

**Revista de Derecho Ambiental. Año VI N° 9.**



**FACULTAD DE DERECHO**  
UNIVERSIDAD DE CHILE  
CENTRO DE DERECHO AMBIENTAL

La *Revista de Derecho Ambiental*, editada por el Centro de Derecho Ambiental de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, constituye un espacio de exposición y análisis en el plano académico del Derecho Ambiental. Su contenido se presenta a través de doctrina, jurisprudencia y reseñas, abordando diversas materias relacionadas con la gestión, institucionalidad y herramientas de protección ambiental y desarrollo sustentable. En sus páginas se presentan artículos de diferentes autores, en los que se analizan y abordan casos y temas jurídico-ambientales de creciente interés y actualidad.

**Directora Responsable**

Prof. Valentina Durán Medina

**Sub Directora Responsable**

Prof. Pilar Moraga Sarriego

**Editores Responsables**

Jorge Ossandón Rosales

Antonio Pulgar Martínez

**Comité Editorial**

Dra. Verónica Delgado Schneider, Universidad de Concepción

Dr. Juan Carlos Ferrada Bórquez, Universidad de Valparaíso

Dr. Iván Hunter Ampuero, Universidad Austral de Chile

Dr. Alberto Olivares Gallardo, Universidad de Talca

Revista de Derecho Ambiental (en línea)

Centro de Derecho Ambiental

Facultad de Derecho. Universidad de Chile

Pío Nono 1, 4° Piso, Providencia, Santiago de Chile

+562 29785354

[cda@derecho.uchile.cl](mailto:cda@derecho.uchile.cl)

<http://www.derecho.uchile.cl/cda>

ISSN 0718-0101

Algunos derechos reservados.

Publicada bajo los términos de la licencia Creative Commons  
atribución - compartir igual 4.0 internacional



## **Criterio de diferenciación de normas de emisión para una adecuada aplicación de la reforma ambiental: el caso de los vehículos motorizados**

*Differentiation criteria of emission standards for an adequate execution of the environmental reform: the motor vehicles case*

**José A. Hernández Riera\***

Mg. (c) en Derecho, U. de Chile

[jhernandezr@docente.uss.cl](mailto:jhernandezr@docente.uss.cl)

**Resumen:** La reforma ambiental abrió dudas sobre el control de las normas de emisión, al afirmarse que la Superintendencia del Medio Ambiente tiene competencias fiscalizadoras exclusivas. Para esclarecer esto, este trabajo propone diferenciar las normas de emisión entre normas de producto y normas de proceso.

**Palabras clave:** Normas de emisión, normas de producto, fuentes móviles.

**Abstract:** *The environmental reform opened questions about control of emission standards, as it is asserted that the Superintendence of Environmental Affairs have exclusive enforcement authority. To clarify this issue, this paper proposes to separate emission standards among product standards and process standards.*

**Key words:** *Emission standards, product standards, mobile sources.*

### **Introducción**

Con la Ley N° 20.417 de 2010, Chile reestructuró su organización administrativa ambiental suprimiendo la Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), reemplazándola por el Ministerio del Medio Ambiente (MMA), el Servicio de Evaluación Ambien-

---

\* Lic. en Derecho y Mg. (c) en Derecho, Universidad de Chile. Ex-asesor legal en la Superintendencia del Medio Ambiente, actual asesor legal en el Tercer Tribunal Ambiental. Profesor de Derecho Ambiental y de Relaciones Internacionales, Facultad de Derecho, Universidad San Sebastián, Valdivia.

tal (SEA) y la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA), lo que ha conllevado necesariamente al rediseño de la fiscalización de normas de calidad, planes de prevención o de descontaminación, normas de emisión, y resoluciones de calificación ambiental.

Pero esta transición ha sido problemática, como revelan varias discrepancias dirimidas ante la Contraloría General de la República (CGR), entre la SMA y otros servicios públicos y ministerios<sup>1</sup>, y también la inconsistencia en las referencias a fiscalización en las normas reglamentarias ambientales<sup>2</sup>, lo que es síntoma de un impreciso diagnóstico y diseño conceptual de la reforma.

Las normas de emisión de vehículos motorizados no escapan a esta situación. Estas aplican en nuestro país desde 1978<sup>3</sup>, controladas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), aunque la CGR determinó que respecto de ciertos camiones que circularían infringiendo las normas de emisión vigentes, remitiría los antecedentes a la SMA “para que adopte las medidas que estime pertinentes conforme a sus atribuciones legales, en especial lo prescrito en el artículo 3° de su ley orgánica [...] sin perjuicio de las facultades de fiscalización que al efecto corresponden a Carabineros de Chile, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a los inspectores municipales, en virtud de la Ley de Tránsito”<sup>4</sup>. Pero ¿cuáles son las competencias que en dicha materia tendría la SMA? Responderé esa pregunta en este trabajo.

Si bien el asunto parece insubstancial, en verdad es preocupante. A fines de 2015 se detectó que Volkswagen había violado el esquema de certificación de emisiones de vehículos de producción en Estados Unidos y la Unión Europea, en sus modelos equipados con motor diésel de tecnología TDI, programando el sistema de control del motor para detectar condiciones de ensayo: si las detectaba activaba plenamente el sistema de control de emisiones cumpliendo la norma de emisión, si no las detectaba lo activaba parcialmente, incumpliendo dicha norma pero cumpliendo con el rendimiento de combustible publicitado. Conocido el caso en Chile, el MTT suspendió los certificados de homologación de los mo-

---

<sup>1</sup> Dictámenes Contraloría General de la República N° 25.248, de 02 de mayo de 2012; N° 25.081, de 24 de abril de 2013; N° 298, de 03 de marzo de 2014; N° 6.190, de 24 de enero de 2014; N° 17.953, de 11 de marzo de 2014; N° 20.018, de 13 de marzo de 2015 y N° 28.047, de 11 de abril de 2015.

<sup>2</sup> Por ejemplo, el artículo 47 del Decreto Supremo N° 15/2013 Ministerio del Medio Ambiente, de 05 de agosto de 2013, establece plan de descontaminación atmosférica para el valle central de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins; contrapuesto a los artículos 15, 34 y 62 del Decreto Supremo N° 46/2015 Ministerio del Medio Ambiente, de 28 de marzo de 2016, establece plan de descontaminación atmosférica para la ciudad de Coyhaique y su zona circundante.

<sup>3</sup> Resolución Exenta N° 1.214/1978 SNS, normas de emisión de contaminantes evacuados por el tubo de escape de vehículos motorizados, estableció por vez primera en Chile una norma de emisión al respecto, por medio de revisión técnica y controles en vía pública. Por su parte, la Resolución Exenta N° 1.215/1978 SNS, [sin publicar], normas sanitarias mínimas destinadas a prevenir y controlar la contaminación atmosférica, innovando al establecer normas de calidad ambiental de aire, e incluso evaluación de impacto ambiental.

<sup>4</sup> Dictamen Contraloría General de la República, N° 39.993-2015, de 19 de mayo de 2015.

delos afectados<sup>5</sup>; el SERNAC requirió información al fabricante sobre la nómina de vehículos para cada modelo cuyo certificado de homologación fue suspendido, anticipando el llamado a revisión correspondiente<sup>6</sup>; mientras que la SMA, al menos públicamente, no inició investigación alguna. En cambio, en Estados Unidos, Volkswagen fue investigada y acordó pagar una multa de USD\$ 43.000 millones, e investigaciones adicionales han resultado en iguales acusaciones contra Fiat Chrysler<sup>7</sup>.

Por tanto, este trabajo tiene el siguiente esquema: i) analizaré brevemente la reorganización administrativa en fiscalización ambiental, con dos interpretaciones contrapuestas sobre la redistribución de competencias, luego; ii) mostraré un marco conceptual ya existente para racionalizar las interpretaciones, distinguiendo entre normas ambientales de calidad, de producto y de proceso, es decir, según función de la regulación, y mostraré esquemas de control de normas de producto; iii) analizaré el control de las normas de emisión para vehículos motorizados, a través de la homologación y la revisión técnica, así como el control de los servicios de transporte de pasajeros y el control represivo en vía pública, y; iv) finalizaré con algunas conclusiones.

## **1. Competencia fiscalizadora en la Ley N° 20.417**

### **1.1. “SEIAzación” de la intervención administrativa de policía ambiental**

Como señala Bermúdez, la actividad administrativa de policía busca garantizar a la comunidad que sus individuos ejercerán sus derechos de propiedad y libertad sin dañar o afectar los derechos o intereses del resto de la colectividad, para lo cual se cuenta con: i) la reserva de autorización, ii) la regulación, y iii) la potestad sancionadora, destacando que como la protección del medio ambiente es un ámbito de interés y relevancia para la colectividad, los instrumentos de policía tienen un rol trascendental en su consecución<sup>8</sup>.

La reserva de autorización se vincula con la policía preventiva, que se basa en el establecimiento de una prohibición legal general de actividades específicas, que solo puede ser eliminada caso a caso e individualmente si la Administración, tras un procedimiento administrativo, es convencida por el administrado de que éste cumple con los requisitos

---

<sup>5</sup> «Ministerio suspende la homologación a 23 modelos de vehículos, tras caso de ‘manipulación de emisiones’», Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, acceso el 8 de septiembre de 2017, <https://goo.gl/Y4x8yG>.

<sup>6</sup> «Tras polémica falsificación de pruebas de emisiones contaminantes: SERNAC solicitó a Volkswagen identificar los modelos de autos afectados en Chile», Servicio Nacional del Consumidor, acceso el 8 de septiembre de 2017, <https://goo.gl/Q99jbp>.

<sup>7</sup> «United States Files Complaint Against Fiat Chrysler Automobiles for Alleged Clean Air Act Violation», United States Environmental Protection Agency, acceso el 8 de septiembre de 2017, <https://goo.gl/dVTWRU>.

<sup>8</sup> Jorge Bermúdez, «Fundamento y límites de la potestad sancionadora administrativa en materia ambiental», *Revista de Derecho (Valparaíso)* 40 (2013): 426.

necesarios para obtener una autorización<sup>9</sup>. La policía represiva se basa en el establecimiento de una libertad legal general de actividades específicas, que solo puede ser eliminada caso a caso si la Administración, también tras un procedimiento administrativo, se convence que el administrado incumple con el marco normativo de su actividad, y por tanto puede ser clausurado. Sin embargo, la libertad general de actividades específicas ha cedido casi en su totalidad a la prohibición general de las mismas, sujetas a un régimen de autorización, quedando la policía represiva para el control del cumplimiento de la regulación de la actividad autorizada y la detección de actividades no autorizadas.

En ese sentido, los sistemas regulatorios generalmente incluyen: i) prohibición general; ii) procedimiento administrativo para una decisión de autorización negativa o positiva; iii) control de cumplimiento de prohibición general, de decisión de autorización positiva y de regulación aplicable a partir de ésta última, y; iv) sanción por incumplimiento detectado con el control del punto anterior. Este esquema es reconocible en la Ley N° 19.300 de 1994 y en el art. segundo de la Ley N° 20.417 de 2010, que contiene la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente (LOSMA).

El Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) contiene: i) una prohibición general en los arts. 8 y 10 de la Ley N° 19.300; ii) procedimiento administrativo para decisión de autorización negativa o positiva, en el art. 14 de la Ley N° 19.300<sup>10</sup>; iii) control de cumplimiento de la prohibición general –art. 3 letra i) de la LOSMA–, de decisión de autorización positiva –art. 3 letra a) de la LOSMA–, y dentro de ésta última toda regulación ambiental incorporada en ella además de eventuales medidas y condiciones aplicables, y; iv) sanción por incumplimiento de prohibición general y de decisión de autorización positiva, según las letras a) y b) del art. 35 de la LOSMA. Como mostraré más adelante, respecto de las normas de emisión de productos se ha establecido un sistema similar.

Sin embargo, la discusión sobre las competencias fiscalizadoras de la SMA ha estado sujeta a *SEIAzación*, pues como señala Sierra, el SEIA parece haber consumido buena parte de la energía de la regulación ambiental<sup>11</sup>. Al respecto, poco se ha escrito sobre otros instrumentos de gestión ambiental que la SMA también fiscalizaría, como las normas de calidad, normas de emisión y planes de prevención y/o de descontaminación. Pero, reconociendo este problema, mostraré como se ha concebido el control de cumplimiento de prohibición general y de decisión de autorización positiva por la SMA, y las incongruencias ante interpretaciones exclusivistas de las competencias de fiscalización de la SMA.

---

<sup>9</sup> Luis Cordero, *Lecciones de Derecho Administrativo* (Santiago, Thomson Reuters: 2015), 464.

<sup>10</sup> Decreto Supremo N° 40/2012 Ministerio del Medio Ambiente, de 12 de agosto de 2013, aprueba reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

<sup>11</sup> Lucas Sierra, «Reforma de la institucionalidad ambiental: problemas y oportunidades», *Estudios Públicos (CEP)* 111 (2008): 72-73.

## 1.2. Competencia fiscalizadora de la SMA: alegada exclusividad

Se ha sostenido reiteradamente que el inciso segundo del art. 2° de la LOSMA establece la derogación tácita de las competencias de fiscalización de todos los servicios públicos sectoriales respecto de todas las normas de calidad, normas de emisión –excepto la referencia del art. 61 de la LOSMA– y planes de prevención y descontaminación, y desde luego, de las resoluciones de calificación ambiental. Basado en esto, en una interpretación de la historia legislativa, y en una frase del art. 22 de la LOSMA, que señala que la SMA también encomendará acciones de fiscalización a organismos sectoriales, la CGR dictaminó que éstos últimos solo deben fiscalizar los instrumentos de gestión ambiental en la medida que la SMA se los encomiende para el cumplimiento de los programas y subprogramas de fiscalización, y previo convenio de encomendación de acciones de fiscalización entre ambos<sup>12</sup>.

Al repasar las opiniones académicas sobre la fiscalización ambiental, tras la aprobación de la Ley N° 20.417, el panorama no es distinto. De esta forma, Astorga sostiene que la SMA concentra o debería concentrar la totalidad de la acción fiscalizadora ambiental<sup>13</sup>; Fernández indica que la SMA no puede estar ajena a ninguna fiscalización de disposiciones ambientales aunque haya organismos que tengan la facultad directa para hacerlo, situación que no estará ajena a problemas<sup>14</sup>; mientras que Cannoni indica que dicha norma es absolutamente clara y tajante al establecer la competencia exclusiva y excluyente de la SMA para ejecutar, organizar y coordinar el seguimiento y fiscalización<sup>15</sup>.

Por su parte, Bermúdez afirma que la SMA posee facultades de fiscalización exclusiva sobre los instrumentos del art. 2° de la LOSMA, y que los demás órganos sectoriales no pueden fiscalizar de manera directa, a menos de estar incluidos en un subprograma de fiscalización<sup>16</sup>; pero reconoce que las competencias fiscalizadoras aparentemente no fueron concentradas en la SMA<sup>17</sup>. Bermúdez sostiene también que hay una distinción entre la potestad fiscalizadora directa, y la forma en que se ejerce, y que para la SMA es posible encontrar disposiciones que dan cuenta de una potestad de fiscalización directa, y otras que la sitúan en una posición de dirección de la fiscalización que lleven a cargo otros órganos<sup>18</sup>, advirtiendo que el carácter exclusivo de las competencias no implica la pérdida de facultades.

---

<sup>12</sup> Dictamen Contraloría General de la República, N° 25.081-2013, de 24 de abril de 2013.

<sup>13</sup> Eduardo Astorga, *Derecho Ambiental Chileno, parte general* (Santiago: Legal Publishing, 2012), 271.

<sup>14</sup> Pedro Fernández, *Manual de Derecho Ambiental Chileno* (Santiago: Thomson Reuters, 2013), 128.

<sup>15</sup> Leslie Cannoni, Felipe Riesco y Cristóbal Osorio, «El carácter integrador de la legislación y de los instrumentos de gestión ambiental y la competencia exclusiva y excluyente de la Superintendencia del Medio Ambiente para la fiscalización, seguimiento y sanción de los instrumentos de gestión ambiental establecido en el artículo 2° de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente», *Revista de Derecho Ambiental* 5 (2015): 139.

<sup>16</sup> Jorge Bermúdez, *Fundamentos de Derecho Ambiental Chileno* (Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014), 433.

<sup>17</sup> Jorge Bermúdez, *Fundamentos...*, 453.

<sup>18</sup> Jorge Bermúdez, *Fundamentos...*, 456.

des fiscalizadoras por parte de los organismos sectoriales, sino que quedan supeditadas a la SMA<sup>19</sup>. También Mallea ha afirmado que la SMA ostenta facultades de fiscalización exclusivas sobre los instrumentos a que se refiere el art. 2° de la LOSMA<sup>20</sup>. Incluso Cordero ha sostenido que la competencia de fiscalización es sustitutoria, cuando un servicio sectorial incumple sus obligaciones en un programa de fiscalización<sup>21</sup>.

En resumen, como ya he señalado antes<sup>22</sup>, existe un relato confuso respecto del ámbito material de las potestades fiscalizadoras de la SMA, por cuanto el art. 2° de la LOSMA no tiene una redacción similar a la de su art. 35, el que se torna más confuso si se analiza en relación con la fiscalización de las normas de calidad, normas de emisión y planes de prevención y/o de descontaminación. En mi opinión, la competencia exclusiva fiscalizadora de la SMA es un malentendido que está causando el colapso de dicho servicio<sup>23</sup>, algo que ya ha identificado Costa<sup>24</sup>.

### 1.3. Competencia fiscalizadora de la SMA: alegada concurrencia

Como ya he señalado en otra oportunidad<sup>25</sup>, coincido con Cordero al advertir que hay una tendencia a resolver las relaciones interadministrativas sobre la base del principio de competencia, quedando en un segundo plano el principio de coordinación<sup>26</sup>. Por esto, la coordinación directiva fue ignorada por los intervinientes en la implementación y transición de la reorganización administrativa, a pesar que el diseño del nuevo modelo de fiscalización ambiental no tuvo como finalidad concentrar la competencia de fiscalización en la SMA, con exclusión de los demás servicios públicos.

---

<sup>19</sup> Jorge Bermúdez, «Fundamento y límites...», 440-441.

<sup>20</sup> María Mallea, «La potestad fiscalizadora y sancionatoria de la Superintendencia del Medio Ambiente en Chile», *Revista de Derecho (Consejo de Defensa del Estado)*, 32 (2014): 139-140.

<sup>21</sup> Luis Cordero, *Lecciones...*, 199.

<sup>22</sup> José Hernández, «El problema con las potestades de fiscalización ambiental: ¿dèjà vu?», *Revista de Derecho Ambiental* 7 (2017): 26.

<sup>23</sup> Oficio Ordinario N° 803/2015, de la Superintendencia del Medio Ambiente a la Contraloría General de la República, que solicita reconsideración de dictamen N° 24.239 de 2015, indica, con un cálculo conservador, que se estima que solucionar únicamente los casos de infracción al Decreto Supremo N° 90/2000 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 07 de marzo de 2001, que establece norma de emisión para la regulación de contaminantes asociados a las descargas de residuos líquidos a aguas marinas y continentales superficiales, consumiría el 56% del tiempo de su División de Sanción y Cumplimiento. Pero el problema se agravará, pues el Oficio Ordinario N° 759/2016, de la Superintendencia del Medio Ambiente al Ministerio del Medio Ambiente, que informa observaciones a la propuesta de revisión del Decreto Supremo N° 66 de 2009, indica que se ha omitido la estimación de costos de fiscalización y sanción en que incurrirá la Superintendencia del Medio Ambiente, los que sitúa conservadoramente en \$ 3.800 MM anuales para lograr una tasa de cumplimiento de 80%, necesitando un 40% de incremento presupuestario a dicho efecto.

<sup>24</sup> Ezio Costa, «La justicia ambiental en la Evaluación de Desempeño Ambiental: Chile 2016 de la OCDE», *Revista de Derecho Ambiental* 7 (2017): 110.

<sup>25</sup> José Hernández, «El problema con las potestades de fiscalización ambiental...», 26-27.

<sup>26</sup> Eduardo Cordero Quinzacara, «El derecho urbanístico, los instrumentos de planificación territorial y el régimen jurídico de los bienes públicos», *Revista de Derecho (Valparaíso)* 29 (2007): 283.



En mi opinión, la reforma tuvo como finalidad entregar a la SMA competencias para fiscalizar directamente las materias del art. 2° de la LOSMA, pero no en exclusividad, sino en concurrencia con otros servicios públicos, y además entregarle la coordinación del sistema integrado de fiscalización ambiental, pero no basado en el principio de coordinación, sino en una competencia exclusiva de coordinación directiva. Esta última es concebida, como señala Cordero, como un poder directivo de un órgano administrativo la Administración coordinante sobre las coordinadas, lo que significa que aquélla se encuentra respecto de éstas en una cierta posición de supremacía<sup>27</sup>. Por eso me referí a los organismos sectoriales que retienen estas competencias de fiscalización como organismos fiscalizadores coordinados (OFC<sup>28</sup>), aunque normalmente se les domina como organismos sectoriales con competencias en fiscalización ambiental.

Tal interpretación reconoce que los instrumentos de gestión ambiental son multisectoriales en su diseño y control, que son integradores. En ese sentido, tanto el SEIA –que da como resultado las resoluciones de calificación ambiental– como los planes de prevención y/o de descontaminación son multisectoriales por esencia. Estos últimos incluyen regulaciones de diversas materias que contribuyen al problema ambiental, pero la interpretación de la competencia de fiscalización exclusiva conlleva a absurdos, como ejemplifica el plan de prevención y descontaminación para la Región Metropolitana<sup>29</sup>.

Primero, en sus arts. 29 a 36, establece las especificaciones de diversos combustibles petróleo diésel, gasolina, petróleo combustible, kerosene y gas licuado de petróleo, para ser expendidos en dicha región. Éstos son normalmente fiscalizados y sus incumplimientos sancionados por la SEC, pero por aplicación del art. 2° de la LOSMA, ahora pasaría a ser competente la SMA<sup>30</sup>.

Segundo, en los art. 133 letras a) y b), se ordena al MTT implementar un plan de gestión de tránsito con prohibición de estacionamiento, sentidos y horarios exclusivos para el uso de vías por el transporte público, los que, en conjunto con la restricción vehicular, son fiscalizados por el MTT y Carabineros de Chile y sancionados por los Juzgados de Policía Local, pero por aplicación del art. 2° de la LOSMA, sería competente la SMA. Si esto fue el objetivo de las indicaciones introducidas al controvertido art. 2° de la LOSMA, entonces tenemos severos problemas de sentido común.

Por tanto, si los instrumentos de gestión ambiental son integradores, por una misma lógica de coherencia conceptual, la competencia fiscalizadora de la SMA ha de ser concu-

---

<sup>27</sup> Eduardo Cordero Quinzacara, «El derecho urbanístico...», 283.

<sup>28</sup> José Hernández, «El problema con las potestades de fiscalización ambiental...», 29.

<sup>29</sup> Decreto Supremo N° 66/2009, Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 16 de abril de 2010, revisa, reformula y actualiza plan de prevención y descontaminación atmosférica para la Región Metropolitana.

<sup>30</sup> Estas especificaciones no se limitan a parámetros de interés ambiental, como el contenido de azufre, de tal forma que si el combustible petróleo diésel es expendido con un colorante, se contraviene la especificación del art. 29 del citado Decreto Supremo N° 66/2009 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, y debería ser sancionado por la Superintendencia del Medio Ambiente.

rente con la competencia de los OFC, pero solo en relación con el instrumento de gestión sectorial que se inserta en el instrumento de gestión ambiental. Aunque, como mostraré más adelante, hay casos donde la SMA siquiera tiene competencias.

#### **1.4. Competencia coordinadora directiva de la SMA**

Antes de la Ley N° 20.417, el art. 64 de la Ley N° 19.300 establecía que los organismos del Estado que participaron en el SEIA, en el ámbito de sus competencias, debían fiscalizar el cumplimiento de la resolución de calificación ambiental. Pero desde luego, debían fiscalizarla en la parte de aquella resolución en la que ellos, en el ámbito de sus competencias, habían concurrido en su tramitación, siendo su expresión por antonomasia los permisos ambientales sectoriales. Es decir, frente a una resolución de calificación ambiental, los organismos sectoriales no fiscalizaban todo su contenido, sino la parte de cada uno. Para optimizarlo, CONAMA los coordinaba voluntariamente por medio de Comités Operativos de Fiscalización, basado en el principio de coordinación.

Mi propuesta interpretativa es que la Ley N° 20.417 mejoró enormemente dicho sistema al introducir la competencia de coordinación directiva en la SMA. De tal manera, frente a una resolución de calificación ambiental, los organismos sectoriales no fiscalizarán todo su contenido, sino la parte de cada uno, pero bajo un sistema de programas y subprogramas, y con la competencia concurrente de la SMA para fiscalizar la totalidad de la misma a través de inspecciones.

Esta competencia de coordinación directiva se ejerce directamente, sin necesidad de convenio alguno, a través de los programas de fiscalización y los respectivos subprogramas, que la SMA debe elaborar de acuerdo al art. 17 de la LOSMA. A través del procedimiento ahí establecido se debe producir el diálogo regulatorio y la consecuente coordinación entre SMA y los OFC. Además, como los OFC conservan sus competencias de fiscalización, pero de forma subordinada, no pueden rehusar ser parte de los subprogramas de fiscalización. De esta forma, adquieren sentido los arts. 16, 17 y 47 inciso 2° de la LOSMA, así como los arts. 48 bis y 70 letra o) de la Ley N° 19.300<sup>31</sup>.

Precisamente en ese sentido se pronunció el Tercer Tribunal Ambiental, en la causa Rol R-23-2015, señalando en su considerando sexto que la interpretación acerca de las competencias exclusivas y la necesidad de convenios de encomendación, “privaría de efecto al artículo 17 de la LOSMA”, por cuanto los programas y subprogramas sólo garantizarían adecuadamente la participación en la fiscalización de los organismos sectoriales “en la medida que se celebren esos convenios”, y que “extensivamente, también privaría de efecto al artículo 70 letra o) de la Ley N° 19.300, pues el Ministerio sólo podría solicitar informes para la interpretación administrativa” a la SMA. Este marco interpretativo fue acogido en

---

<sup>31</sup> José Hernández, «El problema con las potestades de fiscalización ambiental...», 28-29.

su totalidad por la Corte Suprema en sentencia de casación en la forma, respecto de la causa Rol N° 38.340-2016, Exportadora Los Fiordos S.A. c/ Superintendencia del Medio Ambiente, en sus considerandos décimo y undécimo. Sin embargo, se puede esclarecer más el asunto de las competencias fiscalizadoras, ahora fuera del marco del SEIA.

### 1.5. Competencia fiscalizadora disminuida: normas de emisión

Aunque suene sorprendente, algunos OFC tienen competencia exclusiva de fiscalización de ciertos aspectos de las normas de emisión insertas en normas de producto, para lo que será necesario distinguir entre productor y consumidor, para así determinar si su competencia es concurrente con la SMA o si es exclusiva del OFC. Esa es la principal tesis de este trabajo, y por tanto, para introducir el tema de las normas de emisión, enseguida haré una breve revisión a las escasas definiciones normativas y doctrina nacional sobre ellas, así como a la confusión regulatoria existente, para luego introducir la distinción entre normas de proceso y de producto.

En el aspecto normativo, el art. 2° letra o) de la Ley N° 19.300, las define como las “que establecen la cantidad máxima permitida para un contaminante medida en el efluente de la fuente emisora”, aunque el art. 4° inciso final del reglamento para su dictación añade “el efluente de la fuente emisora considerará no sólo lo emitido o descargado por los caños, ductos o chimeneas de la fuente, sino que abarcará lo emitido o descargado por cualquier otra vía, siempre que sea posible calcularlo e imputarlo a la fuente emisora”<sup>32</sup>. Es decir, excediendo la definición legal, el reglamento incorporó por la puerta trasera las denominadas normas de emisión de ruido, que realmente son normas de inmisión, y que normalmente correspondieron a una reglamentación sanitaria<sup>33</sup>.

En el aspecto doctrinal, Bermúdez ha identificado entre ellas a las que establecen estándares para productos, afirmando que éstas establecen los niveles permisibles de contaminantes que pueden emitirse en un proceso de fabricación o en la utilización de un determinado producto<sup>34</sup>. También Rojas, en referencia al control de riesgos por medio de regulación, ha identificado a las normas de emisión, diferenciándolas de las normas de calidad, normas reguladoras de producto, normas reguladoras de procesos de producción, normas reguladoras de estándares de calidad, entre otras<sup>35</sup>.

En resumen, nuestra normativa ambiental no reconoce explícitamente diferenciación entre normas de emisión cuando están insertas en normas de proceso o en normas de pro-

---

<sup>32</sup> Decreto Supremo N° 38/2012 (MMA), de 22 de julio de 2013, aprueba reglamento para la dictación de normas de calidad ambiental y de emisión.

<sup>33</sup> Decreto Supremo N° 286/1984 Ministerio de Salud, de 14 de diciembre de 1984, fija reglamento sobre niveles máximos permisibles de ruidos molestos generados por fuentes fijas.

<sup>34</sup> Jorge Bermúdez, *Fundamentos...*, 229.

<sup>35</sup> Cristián Rojas, «Los riesgos, las funciones del derecho ambiental ante éstos, y su control por medio de entidades privadas colaboradoras de la gestión ambiental», *Revista de Derecho (Valparaíso)* 43 (2014): 556.

ducto, y nuestra doctrina no ha elaborado más sobre dicha distinción. Probablemente esto ha contribuido a la confusión sobre la materia. En ese sentido, la interpretación sobre las competencias fiscalizadoras de la SMA que cristalizó en el Dictamen N° 25.081 de 2013, conllevó a la inclusión en la programación de fiscalización ambiental del 2013, de un programa de la SMA y un subprograma del MTT para normas de emisión de vehículos motorizados<sup>36</sup>, que no obstante fue eliminado ese mismo<sup>37</sup>, situación que se transformó en permanente, pues no se han vuelto a incluir<sup>38</sup>.

Pero los artículos relacionados con fiscalización de normas de emisión de vehículos motorizados, adecuados a la Ley N° 20.417, son contradictorios y genéricos. Por ejemplo, el art. 13 de las normas de emisión para vehículos motorizados livianos<sup>39</sup>, señala que “corresponderá la fiscalización de la presente norma de emisión al [MTT], sin perjuicio de las atribuciones que le correspondan a la SMA”, sin embargo, el art. 13 de las normas de emisión para vehículos motorizados pesados<sup>40</sup>, señala que “la [SMA] fiscalizará la presente norma de emisión sin perjuicio de las atribuciones que le correspondan al [MTT]”. Y a pesar de todo, parece haberse ignorado el art. 28 de la LOSMA, que reafirma que la SMA sólo ejerce sus facultades fiscalizadoras en instalaciones.

Abordaré entonces las normas de emisión que están incorporadas en un esquema de normas de producto, y por tanto sometidas a procedimientos administrativos de comprobación desarrollados por servicios públicos sectoriales o por privados concesionados, de autorización previa al uso del producto y, en algunos casos, de control periódico durante su vida útil. En nuestro país están insertas en procesos de autorización previa al uso del producto en casos de vehículos motorizados, calefactores y luminarias; pero tratándose de los primeros, las normas de emisión aplican también durante la vida útil del producto, aunque como expondré debe diferenciarse adicionalmente cuando éste es utilizado en procesos de provisión de servicios o simplemente para actividades individuales.

---

<sup>36</sup> Resolución Exenta N° 877/2012 Superintendencia del Medio Ambiente, de 03 de enero de 2013, programa y subprogramas sectoriales de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2013.

<sup>37</sup> Resolución Exenta N° 909/2013 Superintendencia del Medio Ambiente, de 04 de septiembre de 2013, modifica resoluciones exentas N° 876, 877 y 878, de 2012.

<sup>38</sup> Resolución Exenta N° 1/2014 Superintendencia del Medio Ambiente, de 08 de enero de 2014, programa y subprogramas sectoriales de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2014; Resolución Exenta N° 771/2014 Superintendencia del Medio Ambiente, de 30 de diciembre de 2015, programa y subprogramas de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2015; Resolución Exenta N° 1.221/2015 Superintendencia del Medio Ambiente, de 31 de diciembre de 2015, programa y subprogramas de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2016 y Resolución Exenta N° 1.208/2016 Superintendencia del Medio Ambiente, de 31 de diciembre de 2016, programa y subprogramas de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2017.

<sup>39</sup> Decreto Supremo N° 211/1991 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de diciembre de 1991, normas de emisión de vehículos motorizados livianos.

<sup>40</sup> Decreto Supremo N° 55/1994 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 16 de abril de 1994, establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica.

## 2. Normas de proceso y normas de producto

### 2.1. Diferenciando proceso y producto

Un proceso es un conjunto de operaciones simultáneas o sucesivas mutuamente relacionadas, que integran un ciclo de transformación, convirtiendo elementos de entrada en resultados. De esta forma, se acopian insumos, se incorporan en etapas de proceso o transformación, y se elabora un producto. El producto es el resultado del proceso, pero puede ser intermedio, pues servirá de insumo para un nuevo proceso productivo, o final, para ser consumido. Además, todo proceso productivo y todo uso de productos, sea como insumo en un proceso de servicios o por un usuario final que lo usa o consume, inevitablemente genera residuos que impactan o perturban el medio ambiente físico.

Las normativas que aplican a procesos y a productos, si bien inspiradas en fines comunes, tienen una aproximación lógica diferente en su diseño y control. En ese sentido, la regulación europea entrega un marco conceptual clarificador<sup>41</sup>, que distingue entre: i) normas de calidad ambiental que establecen límites de contaminación o de perturbación que no deberán sobrepasarse en un medio o parte de un medio determinado; ii) normas de producto, que a su vez se clasifican en límites de composición o emisión que establecen límites de contaminantes o perturbaciones que no podrán sobrepasarse en la composición o en las emisiones de un producto, en especificaciones de diseño o desempeño que establecen propiedades o características de fabricación de un producto, y en especificaciones de uso que establecen modalidades de utilización de un producto, y; iii) normas de proceso, distinguiendo aquellas en forma de normas de emisión que establecen límites de contaminantes o perturbaciones que no podrán sobrepasarse en las emisiones desde instalaciones fijas, de normas de diseño de instalaciones que determinan especificaciones que deberán cumplirse en el diseño y construcción de instalaciones fijas, y de normas de explotación que determinan especificaciones que deberán cumplirse en la explotación de las instalaciones fijas.

Esta distinción ha sido utilizada por Sands para explicar los instrumentos de regulación directa y distinguir según sus funciones<sup>42</sup>. Además, como señalan Ziegler y Sifonios, los Estados pueden controlar las propiedades físicas de los productos vendidos en su mercado interno, y por tanto, el impacto físico del uso de dichos productos como la contaminación, para lo cual establecen estándares de productos, pero advierten que, a veces el principal impacto ambiental no se causa por el consumo o uso del producto, sino por el proceso

---

<sup>41</sup> Recomendación del Consejo N° 75/436 Euratom, CECA, CEE, relativa a la imputación de costes y a la intervención de los poderes públicos en materia de medio ambiente. Diario de las Comunidades Europeas, 25 de julio de 1975.

<sup>42</sup> Philippe Sands, *Principles of International Environmental Law* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 122-123.

de producción, para la cual establecen estándares de procesos<sup>43</sup>. Otros autores también reconocen y desarrollan esta misma clasificación<sup>44</sup>, a la que también acude Betancor<sup>45</sup>. Me centraré solo en normas de proceso y de producto, explicándolas con algunos ejemplos de la normativa nacional.

## 2.2. Normas de proceso

Las normas de proceso tienen como objetivo garantizar la seguridad de un proceso industrial de elaboración de productos, por tanto, constituyen especificaciones o límites que deben cumplirse en la construcción, operación y desmantelamiento de sus instalaciones. De esta forma, se establecen normas de emisión, que indican los niveles límites de contaminantes o perturbaciones que no deberán sobrepasarse en las emisiones a los medios acuático o atmosférico, procedentes de puntos de descarga de instalaciones fijas. Estas aplican a plantas de fundición de metales<sup>46</sup>, de generación de termoelectricidad<sup>47</sup>, de fabricación de cementos<sup>48</sup>, de elaboración de celulosas<sup>49</sup>, y de procesos industriales en general<sup>50</sup>.

Por su parte, se establecen normas de diseño de instalaciones, que indican las especificaciones a cumplir en el diseño y construcción de instalaciones fijas, como diseños para evitar emisiones fugitivas<sup>51</sup> o la percolación de fluidos<sup>52</sup>, el uso de productos certificados como componentes o partes de la instalación<sup>53</sup>, entre otros, a fin de proteger el medio am-

---

<sup>43</sup> Andreas Ziegler y David Sifonios, «The assessment of environmental risks and the regulation of Process and Production Methods (PPMs) in International Trade Law», en *Risk and the Regulation of Uncertainty in International Law*, ed. por Monika Ambrus, Rosemary Rayfuse and Wouter Werner (Oxford: Oxford University Press, 2017), 219.

<sup>44</sup> Stuart Bell et al., *Environmental Law* (Oxford: Oxford University Press, 2013), 237-241.

<sup>45</sup> Andrés Betancor, *Derecho Ambiental* (Madrid: La Ley, 2014), 776-777.

<sup>46</sup> Decreto Supremo N° 28/2013 Ministerio del Medio Ambiente, de 12 de diciembre de 2013, establece norma de emisión para fundiciones de cobre y fuentes emisoras de arsénico.

<sup>47</sup> Decreto Supremo N° 13/2011 Ministerio del Medio Ambiente, de 23 de junio de 2011, establece norma de emisión de centrales termoeléctricas.

<sup>48</sup> Decreto Supremo N° 29/2013 Ministerio del Medio Ambiente, de 12 de septiembre de 2013, establece norma de emisión para incineración, co-incineración y coprocesamiento.

<sup>49</sup> Decreto Supremo N° 37/2012 Ministerio del Medio Ambiente, de 22 de marzo de 2013, establece norma de emisión de compuestos TRS, generadores de olor, asociados a la fabricación de pulpa kraft o al sulfato.

<sup>50</sup> Decreto Supremo N° 90/2000 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 07 de marzo de 2001, establece norma de emisión para la regulación de contaminantes asociados a las descargas de residuos líquidos a aguas marinas y continentales superficiales; Decreto Supremo N° 4/1992 Ministerio de Salud, de 02 de marzo de 1992, establece norma de emisión de material particulado a fuentes estacionarias puntuales y grupales.

<sup>51</sup> Decreto Supremo N° 66/2009 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 16 de abril de 2010, revisa, reformula y actualiza plan de prevención y descontaminación atmosférica para la Región Metropolitana. Artículo 107.

<sup>52</sup> Decreto Supremo N° 4/2009 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 28 de octubre de 2009, reglamento para el manejo de lodos generados en plantas de tratamiento de aguas servidas. Artículo 12.

<sup>53</sup> Decreto Supremo N° 160/2008 Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de 07 de julio de 2009, aprueba reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos. Artículo 83.

biente. Además, se establecen normas de explotación, que indican las especificaciones que deberán cumplirse en la explotación de las instalaciones fijas, como prácticas operacionales<sup>54</sup>, la prohibición de ciertos productos como insumos<sup>55</sup>, entre otros, también a fin de proteger el medio ambiente.

Las instalaciones industriales, a diferencia de los productos tangibles, no son fabricadas en serie o en lote, sino a pedido, con especificaciones a la medida de las necesidades del inversionista, esto es, para satisfacer los requerimientos normativos aplicables y los niveles de producción deseados para rentabilizar la inversión. Lo mismo sucede con instalaciones de infraestructura civil, cuyo producto es la provisión de servicios de soporte para transporte por redes, como carreteras, acueductos, líneas de transmisión y distribución eléctrica, o de servicio de nodos, como estaciones modales e intermodales de transporte, plantas de generación eléctrica, de tratamiento de aguas, de almacenamiento de residuos, u otros similares.

Entonces, a diferencia de los productos, donde se permite dar por certificado la totalidad de la producción en serie o en lote, examinando el modelo y una muestra representativa, para los proyectos de instalaciones industriales, infraestructura civil, o de ciertos servicios calificados, es necesario evaluarlos aisladamente. Por eso, normalmente quedan sujetos a un sistema de permisos individuales previos a su construcción y operación.

Algunos aspectos de las normas de proceso están definidas en nuestra legislación ambiental, en la letras o) y m) del art. 2 de la Ley N° 19.300, respecto de las normas de emisión, y dentro de ellas, las denominadas mejores técnicas disponibles, y el art. 10, en cuanto establece un catálogo de tipologías de proyectos y actividades que deben someterse a evaluación de impacto ambiental, lo que permite incorporar normativa sectorial que contengan normas de diseño de instalaciones y normas de explotación.

### **2.3. Normas de producto**

Las normas de producto tienen como objetivo establecer niveles de seguridad de un producto, y por tanto constituyen especificaciones o límites que por diseño éste debe cumplir para su producción y comercialización. De esta forma, como señalé antes, se establecen límites de composición o emisión, que indican los niveles aceptables de riesgo a la salud humana o al medio ambiente causados por un componente o un desecho del producto, co-

---

<sup>54</sup> Decreto Supremo N° 28/2013 Ministerio del Medio Ambiente, de 12 de diciembre de 2013, establece norma de emisión para fundiciones de cobre y fuentes emisoras de arsénico. Artículo. 15.

<sup>55</sup> Decreto Supremo N° 75/2012 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 11 de diciembre de 2012, aprueba reglamento que establece normas aplicables a las importaciones y exportaciones de las sustancias agotadoras de la capa de ozono, los volúmenes máximos de importación y los criterios para su distribución; Resolución Exenta N° 8.231/2011 Servicio Agrícola y Ganadero, de 04 de enero de 2012, prohíbe la fabricación, importación, exportación, distribución, venta, tenencia y uso de plaguicidas con clordecona, alfa-hch, beta-hch y pentaclorobenceno, endosulfán, alacloro y aldicarb.

mo son los límites de composición de azufre en combustibles líquidos<sup>56</sup>, o los límites de emisión de partículas y gases que será desechado por vehículos motorizados<sup>57</sup> o calefactores residenciales<sup>58</sup>.

También se establecen especificaciones de diseño o desempeño, que indican las propiedades o las características de fabricación de un producto para cumplir con fines ambientales directos e indirectos, como son los requerimientos de eficiencia energética en refrigeradores<sup>59</sup> y calefactores<sup>60</sup>, o el marcado o etiquetado de estas características<sup>61</sup>. Además, se establecen especificaciones de uso, que obligan instruir e informar los usos permitidos, prohibidos, recomendados o no recomendados de un producto, por medio del marcado, etiquetado o comunicado de estos usos<sup>62</sup>.

Para la comprobación del cumplimiento de estas especificaciones o límites, se establecen procedimientos de atestación de la conformidad de los productos. Al tratarse de productos que resultan de un proceso industrial, mayormente producidos en serie o en lotes, el procedimiento de evaluación de la conformidad contendrá ensayos e inspección sobre muestras del producto, y también inspección del proceso, y con estos resultados, eventualmente se declarará la conformidad.

#### **2.4. Esquemas de control de normas de producto**

Para vigilar el cumplimiento de las diferentes normas de proceso y producto, existen normas técnicas de evaluación de la conformidad que contienen esquemas de control, y que son usados en diversos contextos regulatorios. Para normas de producto normalmente aplica algún esquema del sistema de certificación ISO/IEC 17067:2013, con tres etapas sucesivas: i) selección, que comprende actividades de planificación y preparación de la informa-

---

<sup>56</sup> Decreto Supremo N° 60/2011 Ministerio de Energía, de 17 de marzo de 2012, establece especificaciones de calidad de combustibles que indica.

<sup>57</sup> Decreto Supremo N° 211/1991 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de diciembre de 1991, normas de emisión de vehículos motorizados livianos.

<sup>58</sup> Decreto Supremo N° 39/2011 Ministerio del Medio Ambiente, de 30 de julio de 2012, establece norma de emisión de material particulado, para los artefactos que combustionen o puedan combustionar leña y pellet de madera.

<sup>59</sup> Resolución Exenta N° 74/2014 Ministerio de Energía, de 10 de enero de 2015, fija estándar mínimo de eficiencia energética para refrigeradores de uso doméstico.

<sup>60</sup> Artículo 7°, Decreto Supremo N° 39/2011 Ministerio del Medio Ambiente, de 30 de julio de 2012, establece norma de emisión de material particulado, para los artefactos que combustionen o puedan combustionar leña y pellet de madera.

<sup>61</sup> Decreto Supremo N° 64/2013 Ministerio de Energía, de 07 de marzo de 2014, aprueba reglamento que establece el procedimiento para la elaboración de las especificaciones técnicas de las etiquetas de consumo energético y normas para su aplicación; Decreto Supremo N° 61/2012 Ministerio de Energía, de 02 de agosto de 2012, aprueba reglamento de etiquetado de consumo energético para vehículos motorizados livianos y medianos que indica; y Resolución Exenta N° 47/2014 Ministerio de Energía, de 21 de noviembre de 2014, establece etiqueta de consumo energético de calefactores a leña.

<sup>62</sup> Resolución Exenta N° 2.195/2000 Servicio Agrícola y Ganadero, de 04 de octubre de 2000, establece requisitos que deben cumplir las etiquetas de los envases de plaguicidas de uso agrícola.



ción necesaria para la siguiente etapa, como el muestreo; ii) determinación, que comprende actividades de obtención de información necesaria para la siguiente etapa, como el ensayo, la inspección y la auditoría, y; iii) revisión y atestación, que comprende actividades de verificación, y eventualmente de afirmación de la conformidad. No obstante, si la certificación debe mantenerse, se requiere de vigilancia. Estas tres etapas son utilizadas ampliamente en la regulación nacional.

El número de muestras representativas respecto del tamaño del lote depende de consideraciones de seguridad, por tanto, ciertos requisitos críticos pueden requerir un número mayor e incluso someter a determinación la totalidad del lote. Esta última opción se utiliza para productos que requieren máxima confiabilidad, como los que se utilizarán en actividades riesgosas por severidad del impacto, para reducir su probabilidad de ocurrencia, por ejemplo, el transporte y almacenamiento de sustancias peligrosas.

Pero ciertos productos deben revisarse periódicamente durante su uso. Esto se denomina inspección en servicio, y forma parte de las especificaciones de uso, al indicarse un calendario de revisiones técnicas preventivas, dado que se conoce una tasa de falla del producto o sus componentes, calculada estadísticamente, a través de ensayos destructivos o por investigación de accidentes catastróficos. Este esquema preventivo es habitual en productos con riesgo de accidente de alta severidad, como aviones<sup>63</sup>, buques<sup>64</sup> o vehículos –cuyo esquema explicaré en este trabajo–, así como en instalaciones y equipamiento con riesgo similar, como calderas<sup>65</sup>, oleoductos e instalaciones conexas<sup>66</sup>, plantas de gases combustibles licuados e instalaciones conexas<sup>67</sup>, todos los cuales son sometidos periódicamente a inspecciones.

Entonces, diferenciando entre normas de proceso y de producto, y con los esquemas de control de éstas últimas, revisaré nuestra normativa sobre vehículos motorizados, para dar sentido a la frase cuando corresponda de los arts. 2° y 35 letra c) de la LOSMA.

---

<sup>63</sup> Artículo 3.1.1, Decreto Supremo N° 270/1996 Ministerio de Defensa, de 07 de agosto de 1996, aprueba reglamento de aeronavegabilidad “DAR-08”.

<sup>64</sup> Artículo 22, Decreto Supremo N° 248/2004, Ministerio de Defensa, de 16 de octubre de 2004, aprueba reglamento sobre reconocimiento de naves y artefactos navales.

<sup>65</sup> Artículos 42, 43, 62 y 63, Decreto Supremo N° 10/2012 Ministerio de Salud, 19 de octubre de 2013, aprueba reglamento de calderas, autoclaves y equipos que utilizan vapor de agua.

<sup>66</sup> Artículo 7, bis Decreto Supremo N° 160/2008 Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de 07 de julio de 2009, aprueba reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos.

<sup>67</sup> Artículos 15 y 29, Decreto Supremo N° 67/2011 Ministerio de Energía, de 07 de agosto de 2012, aprueba reglamento de seguridad de plantas de gas natural licuado.

### 3. Control de normas de emisión para vehículos motorizados

#### 3.1. Otra forma de intervención administrativa de policía ambiental

Antes señalé que la intervención administrativa ambiental normalmente sigue el esquema: i) prohibición general; ii) procedimiento administrativo para decisión de autorización negativa o positiva; iii) control de cumplimiento de prohibición general, de decisión de autorización positiva y de regulación aplicable a partir de ésta última, y; iv) sanción por incumplimiento detectado con el control del punto anterior. Como mostraré enseguida, este esquema aplica también en las normas de emisión de productos, y en este caso particular, a las normas de emisión de vehículos motorizados.

En ese sentido, para la circulación de vehículos motorizados en nuestro país existe una prohibición general, pues el art. 89 de la Ley N° 18.290 de 1984<sup>68</sup> establece que “las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación, según lo determine el [MTT]”; el art. 51 de la misma ley determina que “los vehículos motorizados no podrán transitar sin... el permiso de circulación otorgado por las Municipalidades [...]”; mientras que el art. 62 establece que “los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el [MTT]”. Si tal prohibición existe para la circulación, consecuentemente existe para la comercialización, pues es ilógico producir o importar vehículos que no pueden circular.

Además, aunque es una obviedad, un vehículo motorizado es el producto final de un proceso industrial, y en su uso cotidiano genera residuos de combustión y perturbaciones por ruido. Por eso, el art. 62 de la Ley N° 18.290 establece que deberán reunir las características técnicas que establezca el MTT. La verificación del cumplimiento de estas características técnicas se hace a través de dos procedimientos generales: i) homologación o certificación<sup>69</sup>, siendo responsable de cumplirlas el fabricante o importador, y; ii) revisión técnica<sup>70</sup>, siendo responsable de cumplirlas el propietario. Pero, además del diseño y fabricación en serie de vehículos motorizados, el transporte es otra actividad económica relacionada íntimamente con este producto, pues el vehículo motorizado es el insumo principal de ese proceso de provisión de servicios.

En todo caso, la intervención administrativa consiste en un sistema de constataciones y permisos, que son controles preventivos obligatorios. Además, como mostraré adelan-

---

<sup>68</sup> Texto refundido, coordinado, y sistematizado, por el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 27 de diciembre de 2007. Toda referencia a la Ley N° 18.290 está referida a este texto.

<sup>69</sup> Decreto Supremo N° 54/1997 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 04 de agosto de 1997, dispone normas sobre homologación de vehículos.

<sup>70</sup> Decreto Supremo N° 156/1990 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 29 de noviembre de 1990, reglamenta revisiones técnicas y la autorización y funcionamiento de las plantas revisoras.

te, por medio del procedimiento de verificación de conformidad se controlan la prohibición general, la decisión de autorización positiva, y la regulación aplicable a partir de ésta última.

### 3.2. Homologación: control preventivo

Las normas de emisión para vehículos motorizados nuevos se controlan preventivamente con el procedimiento de homologación o de certificación<sup>71</sup>, que aplica a vehículos livianos, medianos y pesados<sup>72</sup>, buses y motocicletas<sup>73</sup>, mediante el cual se certifica que, determinados modelos de vehículos motorizados destinados a circular por calles y caminos, cumplen con las normas técnicas vigentes que determine el MTT, relacionadas con los aspectos constructivos de seguridad<sup>74</sup> y de emisiones<sup>75</sup>.

Por esto, existen dos procedimientos de control preventivo desarrollados a través del programa institucional denominado Centro de Certificación y Control Vehicular (3CV<sup>76</sup>): i) homologación o certificación de emisiones para constatación del cumplimiento de límites de emisiones, sean de residuos de combustión o de perturbaciones por ruido; ii) homologación de aspectos constructivos para constatación del cumplimiento de requisitos dimensionales y funcionales, incluyendo sistemas y componentes, y; iii) verificación de conformidad

---

<sup>71</sup> Artículo 23, Ley N° 18.290, de 07 de julio de 1994, de Tránsito; Decreto Supremo N° 54/1997 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 04 de agosto de 1997, dispone normas sobre homologación de vehículos.

<sup>72</sup> Complementado con la Resolución Exenta N° 2.113/2004 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 28 de diciembre de 2004, fija pautas generales para acreditación del cumplimiento del Decreto Supremo N° 55 de 1994.

<sup>73</sup> Decreto Supremo N° 36/2001 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 16 de mayo de 2001, establece disposiciones sobre homologación de motocicletas que indica.

<sup>74</sup> Decreto Supremo N° 22/2006 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 20 de mayo de 2006, dispone requisitos que deben cumplir los sistemas de frenos, luces, señalizadores, aparatos sonoros, vidrios, dispositivos de emergencia y rueda de repuesto con que deberán contar los vehículos motorizados.

<sup>75</sup> Decreto Supremo N° 211/1991 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de diciembre de 1991, normas de emisión de vehículos motorizados livianos; Decreto Supremo N° 54/1994 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 03 de mayo de 1994, establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados medianos que indica; Decreto Supremo N° 55/1994 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 16 de abril de 1994, establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica; Decreto Supremo N° 82/1993 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 24 de junio de 1993, establece normas de emisión a vehículos y motores que indica; Decreto Supremo N° 130/2001 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 13 de marzo de 2020, establece normas de emisión de CO, HCT, HCNM, CH<sub>4</sub>, NO<sub>x</sub> y MP para motores de buses de locomoción colectiva de la ciudad de Santiago; Decreto Supremo N° 104/2000 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 15 de septiembre de 2000, establece norma de emisión para motocicletas; Decreto Supremo N° 129/2002 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 07 de febrero de 2003, establece norma de emisión de ruido para buses de locomoción colectiva urbana y rural; Decreto Supremo N° 7/2015 Ministerio del Medio Ambiente, de 01 de diciembre de 2015, establece norma de emisión de ruido para vehículos livianos, medianos y motocicletas.

<sup>76</sup> Resolución Exenta N° 1.827/2000 Subsecretaría de Telecomunicaciones, [sin publicar], establece Divisiones, Departamentos, Secretaría Ejecutiva, Programas y Oficina que indica, como organización funcional interna.

para constatación del cumplimiento de límites de emisiones y aspectos constructivos en unidades de modelos homologados o certificados, ya en el mercado.

Si el modelo supera el procedimiento de homologación o certificación de emisiones, el 3CV extiende un certificado de homologación para vehículos livianos, medianos o motocicletas, o un certificado de cumplimiento para vehículos pesados y buses. Luego, tras la primera comercialización de la unidad del modelo homologado o certificado, debe extenderse al comprador un certificado individual triplicado<sup>77</sup>, para obtener el permiso de circulación, efectuar la primera inscripción, y portar permanentemente en el vehículo. Además, al ser requisito que el modelo esté construido para cumplir con la norma de emisión para cierto kilometraje de uso<sup>78</sup>, se excluye de revisión técnica por cierto tiempo.

### **3.3. Verificación de conformidad: control represivo**

Como vigilancia, se hace seguimiento previo a la comercialización del modelo homologado, a través del procedimiento de verificación de conformidad<sup>79</sup>. Por medio de éste, se pueden retirar de la venta, fábrica o depósitos, unidades del modelo homologado para comprobar si cumple con las especificaciones técnicas que motivaron el otorgamiento del certificado de homologación. Pero si las unidades son comercializadas sin este certificado, o si incumplen con los requisitos que le dieron lugar, el MTT suspenderá sus efectos, sin perjuicio de impetrar acciones sobre protección del ambiente y del consumidor<sup>80</sup>, de acuerdo a la Ley N° 19.300 y la Ley N° 19.496 de 1997, respectivamente. Es que, por ser una norma de producto, es posible que se infrinjan simultáneamente ambas normativas.

Respecto de la Ley N° 19.300, hay violación de las normas de emisión aplicables dictadas según su art. 40, por cuanto el fabricante tiene la responsabilidad de diseñar adecuadamente el vehículo motorizado y fabricarlo de acuerdo al modelo de vehículo de producción, así como el importador tiene la responsabilidad de garantizar que los vehículos motorizados importados estén cubiertos por el certificado de homologación. Aquí se pueden dar casos interesantes, como que el fabricante obtenga un certificado de homologación de un modelo que incorpora un mecanismo que elude el control de los límites de emisión, y

---

<sup>77</sup> Decreto Supremo N° 160/1997 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 04 de septiembre de 1997, fija condiciones de otorgamiento y características de certificados de homologación individual, modifica Decretos Supremos N° 156 de 1990 y N° 141 de 1997.

<sup>78</sup> Decreto Supremo N° 211/1991 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de diciembre de 1991, normas de emisión de vehículos motorizados livianos. Artículos 4 quinquies, sexies, septies y octies.

<sup>79</sup> Decreto Supremo N° 38/1999 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 23 de abril de 1999, sobre procedimiento de verificación de conformidad, para aspectos constructivos; Decreto Supremo N° 165/1996 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de abril de 1997, complementa el Decreto Supremo N° 211 de 1991

<sup>80</sup> Artículo 6, Decreto Supremo N° 54/1997 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 04 de agosto de 1997, dispone normas sobre homologación de vehículos; Decreto Supremo N° 165/1996 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de abril de 1997, complementa el Decreto Supremo N° 211 de 1991. Artículo 1 N° 7.

que precisamente identifiqué en la introducción de este trabajo. Este es el caso donde la SMA tiene competencia concurrente de fiscalización con el MTT, donde además debe sancionarle según el art. 35 letra h) de la LOSMA.

Respecto de la Ley N° 19.496 hay violación a su art. 29, que señala que es infracción faltar a la verdad en el rotulado de bienes o servicios y resultará aplicable lo dispuesto en su art. 20, que obliga al fabricante, si así lo opta el consumidor, a la reparación gratuita del producto o, previa restitución, su reposición o la devolución de la cantidad pagada, en caso que estos no cumplan las especificaciones aplicables de normas de seguridad o calidad obligatorias. Por esto es que SERNAC y fabricantes llaman a revisión a ciertos modelos por defectos o fallas en sus componentes, lo que incluye casos de incumplimiento de normas y especificaciones técnicas ambientales.

### **3.4. Revisión técnica: control represivo programado**

El procedimiento de revisión técnica tiene como objetivo verificar de forma periódica el estado mecánico y el nivel de emisión de contaminantes de los vehículos motorizados, de acuerdo a los límites de emisión de vehículos en uso<sup>81</sup>.

De acuerdo al art. 4° de la Ley N° 18.696, este procedimiento es realizado por las Plantas de Revisión Técnica, que son concesionadas por el MTT previa licitación pública<sup>82</sup>. Acreditado el cumplimiento de estos límites, se extiende al propietario del vehículo motorizado dos certificados, uno de revisión de gases y otro de revisión técnica, con los que puede obtener la renovación del permiso de circulación, de acuerdo al art. 89 de la Ley N° 18.290 de 1984.

El incumplimiento conlleva únicamente la imposibilidad de renovar el permiso de circulación, por tanto si circula y es eventualmente fiscalizado en vía pública, se incurre en infracción grave de tránsito contenida en el art. 200 núm. 18 de la Ley N° 18.290 de 1984, y acá no corresponde que la SMA ni fiscalice ni sancione.

Pero además las normas de emisión de vehículos motorizados también aplican si estos son utilizados en procesos de provisión de servicios, como lo es el transporte de pasajeros, lo que examinaré enseguida.

### **3.5. Servicios de transporte de pasajeros: control preventivo**

En el transporte de pasajeros debe diferenciarse el transporte privado remunerado de

---

<sup>81</sup> Decreto Supremo N° 149/2006 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 24 de abril de 2007, establece norma de emisión de NO, HC y CO para el control del NOx en vehículos en uso, de encendido por chispa (ciclo Otto), que cumplen con las normas de emisión de los Decretos Supremos N° 211 de 1991 y N° 54 de 1994.

<sup>82</sup> Decreto Supremo N° 156/1990 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 29 de noviembre de 1990, reglamenta revisiones técnicas y la autorización y funcionamiento de las plantas revisoras.

pasajeros y el transporte público de pasajeros. Si se trata del primero, se establece que los vehículos dedicados a dicha actividad deben cumplir las normas técnicas, de seguridad y de emisión de contaminantes vigentes, pudiendo ser objeto de sanciones administrativas impuestas por la SEREMI de Transportes<sup>83</sup>. Si se trata de transporte público de pasajeros, en vehículos de locomoción colectiva y taxis, se establece que los vehículos dedicados a dicha actividad no pueden emitir contaminantes en concentraciones superiores a los máximos fijados por el MTT, pudiendo ser objeto de cancelación o suspensión de su inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, o de amonestación por escrito, aplicadas por la SEREMI de Transportes<sup>84</sup>.

Pero además, en el caso de los servicios de transporte público de pasajeros, es necesario distinguir entre las obligaciones de revisión técnica que recae en empresas de transporte de pasajeros de forma general, en contraste con las que prestan dichos servicios en un perímetro de exclusión o por medio de una concesión de vías.

La citada Ley N° 18.696 de 1988, señala en su art. 3 inc. 1, que el transporte remunerado de pasajeros se efectuará libremente, y que el MTT dictará la normativa que regirá dichos servicios, en cuanto al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos; mientras que su inc. 24 señala que además puede suspender los servicios de transporte existentes en caso de infracción, e incluso cancelarlos en caso de infracción grave o reiterada de normas técnicas y de emisión de gases contaminantes. Pero si bien el servicio de transporte puede ser prestado libremente, sujeto a la reglamentación de seguridad y calidad aplicable, la vía pública como bien nacional de uso público tienen naturalmente características de no rivalidad y no exclusión, con las externalidades negativas que provoca su uso desmedido.

Para introducir rivalidad y exclusión, el art. 3 inc. 2 de la citada ley faculta al MTT para que en caso de congestión de las vías, de deterioro del medio ambiente o de condiciones de inseguridad de personas o vehículos por dicha congestión: i) licite públicamente una concesión de uso de vías para servicio de transportes público; o para que ii) establezca en zonas urbanas y rurales, donde no esté vigente una concesión de uso de vías, un perímetro de exclusión para que los servicios de transporte público operen en la misma.

Estos dos instrumentos de planificación de servicios de transporte permiten incorporar requerimientos ambientales. De tal forma, en la concesión de uso de vías, de acuerdo al art. 3 inc. 6 de la antes citada Ley N° 18.696 de 1988, las bases de licitación deben contemplar factores ambientales relativos a ruido y gases contaminantes, mientras que, en los perímetros de exclusión, de acuerdo al mismo art. 3 inc. 2 de la misma ley, es posible que se impongan exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como

---

<sup>83</sup> Decreto Supremo N° 80/2004 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 13 de septiembre de 2004, reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros. Artículos 25 y 32.

<sup>84</sup> Decreto Supremo N° 212/1992 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 21 de noviembre de 1992, que fija reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros. Artículos 32 y 89.

requerimientos tecnológicos ambientales. Pero, los incumplimientos de estas exigencias generarán infracciones administrativas que están fuera de la competencia fiscalizadora concurrente de la SMA y el MTT sobre normas de emisión.

### **3.6. Circulación de vehículos motorizados: control represivo aleatorio**

Tal como había señalado antes, en el vehículo motorizado debe portarse siempre los certificados de homologación, revisión técnica y emisiones de gases vigentes<sup>85</sup>, y éste deberá estar equipado, ajustado o carburado para que no incumpla los límites de emisión<sup>86</sup>.

La obligación de portar los certificados permite acreditar que se ha dado cumplimiento oportuno y satisfactorio a la obligación de revisión técnica periódica y no portarlos impide demostrar el cumplimiento de esta obligación, que como señalé es una infracción de tránsito.

No obstante, estos certificados no acreditan que, al momento de la fiscalización en la vía pública, se esté cumpliendo con el límite de emisión. Para esto existen los límites de emisión de vehículos en uso para controles en vía pública<sup>87</sup>, verificados por Carabineros e inspectores fiscales o municipales, utilizando detección instrumental, cuyo incumplimiento es una infracción de tránsito y puede causar el retiro del vehículo de la circulación<sup>88</sup>. Además, puede constituir una infracción en la calidad de los servicios de transporte de pasajeros, sea público o privado, y sea en casos de concesiones de vías, de perímetros de restricción, o de libre provisión. Pero nuevamente, los incumplimientos de estas exigencias generarán infracciones administrativas que están fuera de la competencia fiscalizadora de la SMA sobre normas de emisión.

### **Conclusiones**

Si bien existe consenso que la SMA tiene una competencia directa, exclusiva y excluyente respecto de todas las materias del art. 2° de la LOSMA, esta interpretación tiene serias debilidades, la que en mi opinión obedece a una confusión, pues nunca se ha indagado qué significa la frase “cuando corresponda” que incluye la citada norma. Por eso he señalado que la competencia fiscalizadora de la SMA es concurrente con la de los OFC y que ésta además tiene una competencia coordinadora directiva sobre éstos. También he mostrado que, en las normas de emisión de vehículos motorizados, si se reconoce que son normas de producto y se distingue entre control preventivo y represivo, es posible determi-

---

<sup>85</sup> Ley N° 18.290, de 07 de julio de 1994. Artículo 98.

<sup>86</sup> Ley N° 18.290, de 07 de julio de 1994. Artículo 78.

<sup>87</sup> Decreto Supremo N° 4/1994 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 29 de enero de 1994, establece normas de emisión de contaminantes aplicables a los vehículos motorizados y procedimientos para su control. Artículo 6.

<sup>88</sup> Ley N° 18.290, de 07 de julio de 1994. Artículo 82.

nar con claridad qué hace la SMA.

En ese sentido, he concluido que en la etapa preventiva la SMA no interviene de forma alguna: en materia de SEIA interviene el SEA, en las normas de emisión insertas en normas de productos interviene el MTT. Pero en la etapa represiva la SMA debe intervenir solo para detectar a quienes han incumplido la prohibición general, la decisión de autorización negativa o la decisión de autorización positiva, en conjunto con el OFC, aunque solo la SMA puede aplicar la sanción por incumplimiento. Además, la SMA debe obligar a quienes incumplen la prohibición general o la decisión de autorización negativa, a someterse al procedimiento administrativo para decisión de autorización: en el caso del SEIA esta potestad es explícita, en normas de emisión insertas en normas de producto es implícita.

No obstante, hay casos en la etapa represiva de normas de emisión insertas en normas de productos donde la SMA no participa de forma alguna. Si se infringe dicha norma en el uso del vehículo motorizado, se mantiene el control tradicional, sancionándose como infracción de tránsito en los Juzgados de Policía Local, o de normas sobre prestación de servicios de transporte de pasajeros, ante el OFC.

### **Bibliografía**

- Astorga, Eduardo. *Derecho Ambiental Chileno Parte General*. Santiago: Editorial Legal Publishing, 2012.
- Bell, Stuart, Donald McGillivray, Ole Pedersen, Emma Lees and Elen Stokes. *Environmental Law*. Oxford: Oxford University Press, 2013.
- Bermúdez, Jorge. *Fundamentos de Derecho Ambiental Chileno*, 2º Edición. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2014.
- Bermúdez, Jorge. «Fundamento y límites de la potestad sancionadora administrativa en materia ambiental». *Revista de Derecho (Valparaíso)* 40 (2013): 421-447.
- Betancor, Andrés. *Derecho Ambiental*. Madrid: La Ley, 2014.
- Cannoni, Leslie, Cristóbal Osorio y Felipe Riesco. «El carácter integrador de la legislación y de los instrumentos de gestión ambiental y la competencia exclusiva y excluyente de la Superintendencia del Medio Ambiente para la fiscalización, seguimiento y sanción de los instrumentos de gestión ambiental establecido en el artículo 2º de la Ley Orgánica de la Superintendencia del Medio Ambiente». *Revista de Derecho Ambiental* 5 (2015): 115-151.
- Cordero, Luis. *Lecciones de Derecho Administrativo*. Santiago, Thomson Reuters, 2015.
- Cordero, Eduardo. «El derecho urbanístico, los instrumentos de planificación territorial y el régimen jurídico de los bienes públicos». *Revista de Derecho (Valparaíso)* 29 (2007): 226-298.
- Costa, Ezio. «La justicia ambiental en la Evaluación de Desempeño Ambiental: Chile 2016 de la OCDE». *Revista de Derecho Ambiental* 7 (2017): 94-113.
- Fernández, Pedro. *Manual de Derecho Ambiental Chileno*. Santiago, Thomson Reuters, 2013.



- Hernández, José. «El problema con las potestades de fiscalización ambiental: ¿dèjá vu?», *Revista de Derecho Ambiental* 7 (2017): 7-34.
- Mallea, María. «La potestad fiscalizadora y sancionatoria de la Superintendencia del Medio Ambiente en Chile». *Revista de Derecho (Consejo de Defensa del Estado)* 32 (2014): 135-156.
- Rojas, Cristián. «Los riesgos, las funciones del derecho ambiental ante éstos, y su control por medio de entidades privadas colaboradoras de la gestión ambiental». *Revista de Derecho (Valparaíso)* 43: (2014): 549-582.
- Sands, Philippe. *Principles of International Environmental Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- Sierra, Lucas. «Reforma de la institucionalidad ambiental: problemas y oportunidades». *Estudios Públicos (CEP)* 111 (2008): 57-102.
- Ziegler, Andreas and David Sifonios. «The assessment of environmental risks and the regulation of Process and Production Methods (PPMs) in International Trade Law». In *Risk and the Regulation of Uncertainty in International Law* edited by Monika Ambrus, Rosemary Rayfuse and Wouter Werner, 219-236. Oxford: Oxford University Press, 2017.

### **Normas Citadas**

- Ley N° 19.300, de 09 de marzo de 1994, sobre Bases Generales del Medio Ambiente.
- Ley N° 20.417, de 26 de enero de 2010, crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente.
- Ley N° 18.290, de 07 de julio de 1994, de Tránsito.
- Ley N° 18.696, de 31 de marzo de 1988, modifica artículo 6° de la Ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros.
- Ley N° 19.496, de 07 de marzo de 1997, establece normas sobre la protección de los derechos de los consumidores.
- Decreto Supremo N° 156/1990 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 29 de noviembre de 1990, reglamenta revisiones técnicas y la autorización y funcionamiento de las plantas revisoras.
- Decreto Supremo N° 211/1991 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de diciembre de 1991, normas de emisión de vehículos motorizados livianos.
- Decreto Supremo N° 212/1992 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 21 de noviembre de 1992, que fija reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros.
- Decreto Supremo N° 82/1993 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 24 de junio de 1993, establece normas de emisión a vehículos y motores que indica.
- Decreto Supremo N° 4/1994 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 29 de enero de 1994, establece normas de emisión de contaminantes aplicables a los

vehículos motorizados y procedimientos para su control.

Decreto Supremo N° 55/1994 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 16 de abril de 1994, establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados pesados que indica.

Decreto Supremo N° 54/1994 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 03 de mayo de 1994, establece normas de emisión aplicables a vehículos motorizados medianos que indica.

Decreto Supremo N° 165/1996 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 11 de abril de 1997, complementa el Decreto Supremo N° 211 de 1991.

Decreto Supremo N° 54/1997 Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de 04 de agosto de 1997, dispone normas sobre homologación de vehículos.

Decreto Supremo N° 160/1997 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 04 de septiembre de 1997, fija condiciones de otorgamiento y características de certificados de homologación individual, modifica Decretos Supremos N° 156 de 1990 y N° 141 de 1997.

Decreto Supremo N° 38/1999 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 23 de abril de 1999, sobre procedimiento de verificación de conformidad, para aspectos constructivos.

Decreto Supremo N° 104/2000 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 15 de septiembre de 2000, establece norma de emisión para motocicletas.

Decreto Supremo N° 130/2001 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 13 de marzo de 2001, establece normas de emisión de CO, HCT, HCNM, CH<sub>4</sub>, NO<sub>x</sub> y MP para motores de buses de locomoción colectiva de la ciudad de Santiago.

Decreto Supremo N° 36/2001 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 16 de mayo de 2001, establece disposiciones sobre homologación de motocicletas que indica.

Decreto Supremo N° 129/2002 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 07 de febrero de 2003, establece norma de emisión de ruido para buses de locomoción colectiva urbana y rural.

Decreto Supremo N° 80/2004 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 13 de septiembre de 2004, reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros.

Resolución Exenta N° 2.113/2004 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 28 de diciembre de 2004, fija pautas generales para acreditación del cumplimiento del Decreto Supremo N° 55 de 1994.

Decreto Supremo N° 149/2006 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 24 de abril de 2007, establece norma de emisión de NO, HC y CO para el control del NO<sub>x</sub> en vehículos en uso, de encendido por chispa (ciclo Otto), que cumplen con las normas de emisión de los Decretos Supremos N° 211 de 1991 y N° 54 de 1994.

Decreto Supremo N° 22/2006 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 20 de mayo de 2006, dispone requisitos que deben cumplir los sistemas de frenos, luces, señalizadores, aparatos sonoros, vidrios, dispositivos de emergencia y rueda de re-

- puesto con que deberán contar los vehículos motorizados.
- Resolución Exenta N° 1.827/2000 Subsecretaría de Telecomunicaciones, [sin publicar], establece Divisiones, Departamentos, Secretaría Ejecutiva, Programas y Oficina que indica, como organización funcional interna.
- Decreto Supremo N° 13/2011 Ministerio del Medio Ambiente, de 23 de junio de 2011, establece norma de emisión de centrales termoeléctricas. Decreto Supremo N° 39/2011 Ministerio del Medio Ambiente, de 30 de julio de 2012, establece norma de emisión de material particulado, para los artefactos que combustionen o puedan combustionar leña y pellet de madera.
- Decreto Supremo N° 37/2012 Ministerio del Medio Ambiente, de 22 de marzo de 2013, establece norma de emisión de compuestos TRS, generadores de olor, asociados a la fabricación de pulpa kraft o al sulfato.
- Decreto Supremo N° 38/2012 Ministerio del Medio Ambiente, de 22 de julio de 2013, aprueba reglamento para la dictación de normas de calidad ambiental y de emisión.
- Decreto Supremo N° 40/2012 Ministerio del Medio Ambiente, de 12 de agosto de 2013, aprueba reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Decreto Supremo N° 15/2013 Ministerio del Medio Ambiente, de 05 de agosto de 2013, establece plan de descontaminación atmosférica para el valle central de la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- Decreto Supremo N° 29/2013 Ministerio del Medio Ambiente, de 12 de septiembre de 2013, establece norma de emisión para incineración, coincineración y coprocesamiento.
- Decreto Supremo N° 28/2013 Ministerio del Medio Ambiente, de 12 de diciembre de 2013, establece norma de emisión para fundiciones de cobre y fuentes emisoras de arsénico.
- Decreto Supremo N° 7/2015 Ministerio del Medio Ambiente, de 01 de diciembre de 2015, establece norma de emisión de ruido para vehículos livianos, medianos y motocicletas.
- Decreto Supremo N° 46/2015 Ministerio del Medio Ambiente, de 28 de marzo de 2016, establece plan de descontaminación atmosférica para la ciudad de Coyhaique y su zona circundante.
- Decreto Supremo N° 90/2000 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 07 de marzo de 2001, establece norma de emisión para la regulación de contaminantes asociados a las descargas de residuos líquidos a aguas marinas y continentales superficiales.
- Decreto Supremo N° 4/2009 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 28 de octubre de 2009, reglamento para el manejo de lodos generados en plantas de tratamiento de aguas servidas.
- Decreto Supremo N° 66/2009 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 16 de abril de 2010, revisa, reformula y actualiza plan de prevención y descontaminación atmosférica para la Región Metropolitana.

- Decreto Supremo N° 75/2012 Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de 11 de diciembre de 2012, aprueba reglamento que establece normas aplicables a las importaciones y exportaciones de las sustancias agotadoras de la capa de ozono, los volúmenes máximos de importación y los criterios para su distribución.
- Decreto Supremo N° 60/2011 Ministerio de Energía, de 17 de marzo de 2012, establece especificaciones de calidad de combustibles que indica.
- Decreto Supremo N° 67/2011 Ministerio de Energía, de 07 de agosto de 2012, aprueba reglamento de seguridad de plantas de gas natural licuado.
- Decreto Supremo N° 61/2012 Ministerio de Energía, de 02 de agosto de 2012, aprueba reglamento de etiquetado de consumo energético para vehículos motorizados livianos y medianos que indica
- Decreto Supremo N° 64/2013 Ministerio de Energía, de 07 de marzo de 2014, aprueba reglamento que establece el procedimiento para la elaboración de las especificaciones técnicas de las etiquetas de consumo energético y normas para su aplicación.
- Resolución Exenta N° 47/2014 Ministerio de Energía, de 21 de noviembre de 2014, establece etiqueta de consumo energético de calefactores a leña.
- Resolución Exenta N° 74/2014 Ministerio de Energía, de 10 de enero de 2015, fija estándar mínimo de eficiencia energética para refrigeradores de uso doméstico.
- Decreto Supremo N° 456/1997 Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de 12 de julio de 1997, establece requisitos para combustible que indica.
- Decreto Supremo N° 160/2008 Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de 07 de julio de 2009, aprueba reglamento de seguridad para las instalaciones y operaciones de producción y refinación, transporte, almacenamiento, distribución y abastecimiento de combustibles líquidos.
- Decreto Supremo N° 270/1996 Ministerio de Defensa, de 07 de agosto de 1996, aprueba reglamento de aeronavegabilidad “DAR-08”.
- Decreto Supremo N° 248/2004, Ministerio de Defensa, de 16 de octubre de 2004, aprueba reglamento sobre reconocimiento de naves y artefactos navales.
- Resolución Exenta N° 2.195/2000 Servicio Agrícola y Ganadero, de 04 de octubre de 2000, establece requisitos que deben cumplir las etiquetas de los envases de plaguicidas de uso agrícola.
- Resolución Exenta N° 8.231/2011 Servicio Agrícola y Ganadero, de 04 de enero de 2012, prohíbe la fabricación, importación, exportación, distribución, venta, tenencia y uso de plaguicidas con clordecona, alfa-hch, beta-hch y pentaclorobenceno, endosulfán, alacloro y aldicarb.
- Decreto Supremo N° 286/1984 Ministerio de Salud, de 14 de diciembre de 1984, fija reglamento sobre niveles máximos permisibles de ruidos molestos generados por fuentes fijas.
- Decreto Supremo N° 4/1992 Ministerio de Salud, de 02 de marzo de 1992, establece norma de emisión de material particulado a fuentes estacionarias puntuales y grupales.
- Decreto Supremo N° 10/2012 Ministerio de Salud, 19 de octubre de 2013, aprueba regla-

- mento de calderas, autoclaves y equipos que utilizan vapor de agua.
- Resolución Exenta N° 1.214/1978 SNS, [sin publicar], normas de emisión de contaminantes evacuados por el tubo de escape de vehículos motorizados.
- Resolución Exenta N° 1.215/1978 SNS, [sin publicar], normas sanitarias mínimas destinadas a prevenir y controlar la contaminación atmosférica.
- Resolución Exenta N° 877/2012 Superintendencia del Medio Ambiente, de 03 de enero de 2013, programa y subprogramas sectoriales de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2013.
- Resolución Exenta N° 909/2013 Superintendencia del Medio Ambiente, de 04 de septiembre de 2013, modifica resoluciones exentas N° 876, 877 y 878, de 2012.
- Resolución Exenta N° 1/2014 Superintendencia del Medio Ambiente, de 08 de enero de 2014, programa y subprogramas sectoriales de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2014.
- Resolución Exenta N° 771/2014 Superintendencia del Medio Ambiente, de 30 de diciembre de 2015, programa y subprogramas de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2015.
- Resolución Exenta N° 1.221/2015 Superintendencia del Medio Ambiente, de 31 de diciembre de 2015, programa y subprogramas de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2016.
- Resolución Exenta N° 1.208/2016 Superintendencia del Medio Ambiente, de 31 de diciembre de 2016, programa y subprogramas de fiscalización ambiental de normas de emisión para el año 2017.
- Oficio Ordinario N° 803/2015, de la Superintendencia del Medio Ambiente a la Contraloría General de la República, solicita reconsideración de dictamen N° 24.239 de 2015.
- Oficio Ordinario N° 759/2016, de la Superintendencia del Medio Ambiente al Ministerio del Medio Ambiente, informa observaciones a la propuesta de revisión del Decreto Supremo N° 66 de 2009.
- Recomendación del Consejo N° 75/436 Euratom, CECA, CEE, relativa a la imputación de costes y a la intervención de los poderes públicos en materia de medio ambiente. Diario de las Comunidades Europeas, 25 de julio de 1975.

### **Jurisprudencia Administrativa**

- Dictamen Contraloría General de la República, N° 25.248, de 02 de mayo de 2012.
- Dictamen Contraloría General de la República, N° 25.081, de 24 de abril de 2013.
- Dictamen Contraloría General de la República, N° 298, de 03 de marzo de 2014.
- Dictamen Contraloría General de la República, N° 6.190, de 24 de enero de 2014.
- Dictamen Contraloría General de la República, N° 17.953, de 11 de marzo de 2014.
- Dictamen Contraloría General de la República, N° 20.018, de 13 de marzo de 2015.
- Dictamen Contraloría General de la República, N° 28.047, de 10 de abril de 2015.
- Dictamen Contraloría General de la República, N° 39.993, de 19 de mayo de 2015.

### **Jurisprudencia Judicial**

Tercer Tribunal Ambiental. Rol R 23-2015. 26 de mayo de 2016.

Corte Suprema. Rol N° 38340-2016. 03 de agosto de 2017.

**Recibido:** 9 de septiembre de 2017.

**Aceptado:** 25 de abril de 2018.

Afiliación institucional del autor:

José Hernández, Facultad de Derecho, Universidad San Sebastián, Valdivia, Chile.