



Señor Presidente

Dr. Norman Quijano

Presidente de la Honorable Asamblea Legislativa de la República de El Salvador

E.S.D.O.

Reciba saludos cordiales y nuestros deseos de éxito en las funciones que realiza en beneficio de la población salvadoreña.

En esta oportunidad, como miembros del Consejo Nacional de Sustentabilidad Ambiental y Vulnerabilidad (CONASAV), espacio creado por Decreto Ejecutivo No 8, de fecha 3 de febrero de 2016, remitimos nuestra **Propuesta de reformas a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial** en el marco del día mundial del aire puro, en virtud de nuestras atribuciones y en contribución a la mejora de la calidad del aire en el país, altamente incidente en la salud de toda la población.

Al respecto, queremos informarle que el CONASAV elaboró y entregó el PLAN EL SALVADOR SUSTENTABLE al presidente de la República el pasado 22 de marzo de 2018. El Plan es un instrumento orientador que incluye entre sus propuestas la promoción de transporte masivo y eficiente en condiciones adecuadas y sustentables.

Con ese sentido, el CONASAV en su XIX Sesión Ordinaria de fecha 26 de septiembre de 2018, decidió tomar acción sobre la temática creando la Comisión del Aire Puro, con la participación de 29 instancias, para plantear el documento que ahora remitimos. Conviene manifestar que, el aporte del transporte público en cuanto a concentración de contaminación por material particulado PM2.5 y PM10 es del 51%, a pesar que dentro del parque vehicular de El Salvador, el transporte público representa sólo el 2% de la flota total. Es por ello, que consientes del porcentaje de emisiones que provienen del transporte público de pasajeros, **el CONASAV consideró pertinente enfocar su propuesta en la transición gradual a tecnologías más eficientes de transporte**, bajo los siguientes elementos:

- I. La conservación del medio ambiente como obligatoriedad para toda persona natural o jurídica a la que se le autorice la prestación de servicios de transporte público de pasajeros; ya que, según la Organización Mundial de la Salud, existe una estrecha relación cuantitativa entre la exposición a altas concentraciones de pequeñas partículas (PM2.5 y PM10), y el aumento de la mortalidad o morbilidad diaria y a largo plazo. Éste es un dato preocupante, ya que como se mencionó anteriormente, en nuestro país el transporte público genera el 51% de PM2.5 y PM10.

# CONASAV

Consejo Nacional de Sustentabilidad  
Ambiental y Vulnerabilidad

- II. La renovación gradual del parque vehicular del transporte público de pasajeros, con tecnologías más eficientes, y menor cantidad de emisiones.
- III. La mejora de la calidad del combustible diesel que ingrese al país, con menor cantidad de azufre.
- IV. La omisión de la regulación de las emisiones para los vehículos eléctricos.
- V. La requisición de una constancia oficial emitida por los talleres autorizados al efectuar las revisiones del sistema de control de emisiones, para solicitar por primera vez la tarjeta de circulación y por cada refrenda.
- VI. La imposición de multas y motivos de remisión de vehículos por sobrepasar los límites de emisiones establecidos, y por circular con sistemas de escape en mal estado.

Nota: Conviene aclarar que la propuesta contiene observaciones en cuanto a ciertos aspectos técnicos, por parte del Viceministerio de Transporte, que deben ser analizados y consensuados.

Nuestra aspiración como espacio de diálogo y concertación nacional es que las propuestas puedan ser consideradas para la mejora de tan importante marco regulatorio.

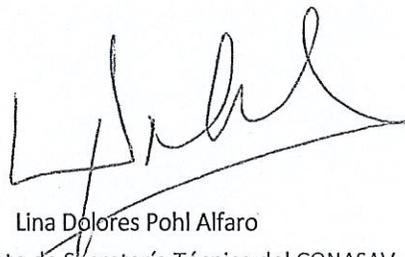
Sin más que hacer constar por el momento, agradecemos la lectura y de antemano la valoración de nuestros aportes en el seno del trabajo de tan distinguido equipo, y quedamos atentos de cualquier apoyo que sea requerido a este Consejo y a los avances en su discusión. Para cualquier notificación por favor contactar a Eduardo Alas: 7924-8717 / 2209-3619 / [eduardo.alas@undp.org](mailto:eduardo.alas@undp.org).

San Salvador, 6 de diciembre de 2018.



José Antonio Morales Tomás

Representante de Secretaría Ejecutiva del CONASAV



Lina Dolores Pohl Alfaro

Representante de Secretaría Técnica del CONASAV

C.C.:

- Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
- Comisión de Medio Ambiente y Cambio Climático

## Miembros de CONASAV activos en 2018:

1. Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados (ANDA)
2. Agencia Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ)
3. Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA)
4. Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID)
5. Agencia Italiana de Cooperación para el Desarrollo (AICS)
6. Asistencia Técnica para el Desarrollo Comunal Salvadoreño (ASISTEDCOS)
7. Asociación Azucarera de El Salvador (AAES)
8. Asociación Cafetalera de El Salvador (ACAFESAL)
9. Asociación de Avicultores de El Salvador (AVES)
10. Asociación Nacional de la Empresa Privada (ANEP)
11. Asociación Salvadoreña de Industrias de Agua Envasada (ASIAGUA)
12. Asociación Salvadoreña de Ingenieros y Arquitectos (ASIA)
13. Banco Central de Reserva (BCR)
14. Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)
15. Banco de Desarrollo de El Salvador (BANDESAL)
16. Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
17. Cámara Salvadoreña de la Construcción (CASALCO)
18. Canal GENTEVÉ
19. Catholic Relief Services (CRS)
20. Centro Nacional de Producción Más Limpia (CNPML)
21. Comisión Nacional de la Micro y Pequeña Empresa (CONAMYPE)
22. Comité Ambiental Empresarial San Andrés (CAESA)
23. Consejo Coordinador Nacional Indígena Salvadoreño (CCNIS)
24. Consejo de Alcaldes del Área Metropolitana de San Salvador (COAMSS-OPAMSS)
25. Consejo Empresarial Salvadoreño para el Desarrollo Sostenible (CEDES)
26. Consejo Nacional de Energía (CNE)
27. Consejo Salvadoreño de la Agroindustria Azucarera de El Salvador (CONSAA)
28. Consejo Salvadoreño del Café (CSC)
29. Cruz Roja Salvadoreña
30. Defensoría del Consumidor (DC)
31. Distribuidora De Electricidad Del Sur (DELSUR)
32. Embajada de Alemania
33. Embajada de España
34. Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN)
35. Félix Latzo
36. Fondo Ambiental de El Salvador (FONAES)
37. Fondo de la Iniciativa para las Américas (FIAES)
38. Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF)
39. Fondo de Población de las Naciones Unidas (UNFPA)
40. Foro del Agua
41. Fuerza Armada de El Salvador (FAES)
42. Fundación del Azúcar (FUNDAZUCAR)
43. Fundación Empresarial para la Acción Social (FUNDEMÁS)

# CONASAV

Consejo Nacional de Sustentabilidad  
Ambiental y Vulnerabilidad

44. Fundación Salvadoreña de Desarrollo y Vivienda Mínima (FUNDASAL)
45. Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social (FUSADES)
46. Iglesia Anglicana
47. Industrias La Constancia (ILC)
48. Instituto de la Paz y los Conflictos (IPAZ)
49. Instituto Nacional de la Juventud (INJUVE)
50. Instituto Salvadoreño para el Desarrollo Municipal (ISDEM)
51. Juan Héctor Vidal
52. María Isabel Rodríguez
53. Mesa Permanente de Gestión de Riesgos (MPGR)
54. Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG)
55. Ministerio de Economía (MINEC)
56. Ministerio de Educación (MINED)
57. Ministerio de Hacienda (MINHA)
58. Ministerio de Justicia y Seguridad Pública (MJSP)
59. Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN)
60. Ministerio de Obras Públicas (MOP)
61. Ministerio de Salud (MINSAL)
62. Ministerio de Turismo (MITUR)
63. Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS)
64. Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)
65. Organización de los Estados Americanos (OEA)
66. OXFAM El Salvador
67. Policía Nacional Civil (PNC)
68. Procuraduría para la Defensa de los Derechos Humanos (PDDH)
69. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)
70. Programa Mundial de Alimentos (PMA)
71. Programa Salvadoreño de Investigación sobre Desarrollo y Medio Ambiente (PRISMA)
72. Radio UPA
73. Secretaría de Gobernabilidad (SEGOB)
74. Secretaría para Asuntos de Vulnerabilidad (SAV)
75. Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia (SETEPLAN)
76. Superintendencia de Competencia (SC)
77. Superintendencia General de Electricidad y Comunicaciones (SIGET)
78. Unidad Ecológica Salvadoreña (UNES)
79. Unión Europea (UE)
80. United States Agency for International Development (USAID)
81. Universidad de El Salvador (UES)
82. Universidad Luterana Salvadoreña (ULS)
83. Viceministerio de Cooperación para el Desarrollo (VMCD)
84. Viceministerio de Obras Públicas (VMOP)
85. Viceministerio de Turismo (VMITUR)
86. Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano Territorial (VMVDU)

**DECRETO No.**

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE EL SALVADOR,**

**CONSIDERANDO:**

- I. Que la Constitución de la República establece en el artículo 65 que el Estado y las personas están obligados a velar por la conservación y restablecimiento de la salud; en ese sentido, dispone con base en el artículo 117 que es deber del Estado proteger los recursos naturales, así como la diversidad e integridad del medio ambiente, para garantizar el desarrollo sostenible.
- II. Que la Ley de Medio Ambiente en el artículo 47 refiere que la protección de la atmósfera se regirá por asegurar que ésta no sobrepase los niveles de concentración permisibles de contaminantes, establecidos en las normas técnicas de calidad del aire, relacionadas con sustancias o combinación de éstas, partículas, ruidos, olores, vibraciones, radiaciones, y alteraciones lumínicas, y provenientes de fuentes artificiales, fijas, o móviles.
- III. Que según el Art. 34 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los vehículos dedicados al servicio del transporte público de pasajeros, no deberán exceder de los veinte años de fabricación. Además de prohibir la importación de vehículos automotores en razón de su antigüedad, de: a) livianos de pasajeros y de carga, que tengan más de 8 años de fabricación; b) pesados de pasajeros que tengan más de 10 años de fabricación, y c) pesados de carga que tengan más de 15 años de fabricación.
- IV. Que según datos del Viceministerio de Transporte (VMT), al mes de Agosto del año 2017, circulaban en el país 316 autobuses de transporte público con veinte años de edad a partir del año de fabricación.
- V. Que según datos del VMT, la cantidad de autobuses de transporte público a Agosto del año 2017, ascendía a 6905 unidades, que oscilan entre 0 a 20 años de edad (según año de fabricación); de los cuales, la mayoría de unidades se concentra en doce años de edad, con 794 unidades, seguida por la edad de 11 años con 662 unidades, con 19 años se encuentran 573 unidades.
- VI. Por lo tanto, el 78% de las unidades de transporte público del parque vehicular de El Salvador, se concentra en las edades entre los 10 años y los 19 años de

antigüedad (de acuerdo al año de fabricación). Lo anterior indica que el parque vehicular de los autobuses del transporte público está pronto a cumplir los 20 años de antigüedad, y por ende es importante buscar alternativas para mejorar dicha flota vehicular.

- VII. Que en el “Diagnóstico de la Calidad de Aire, Levantamiento de Fuentes Contaminantes y Diseño de Red de Monitoreo” del año 2006, se determinó que a pesar que los microbuses y buses de transporte público constituyen poco más del 2% de la flota vehicular del Área Metropolitana de San Salvador, éstos generan el 51% de las emisiones de material particulado PM2.5, y PM10.
- VIII. Que según datos del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, se ha mostrado que los niveles con mayor concentración de material particulado PM2.5 en el Área Metropolitana de San Salvador, coinciden con las horas pico de mayor tráfico vehicular.
- IX. Que de acuerdo al “Inventario de Emisiones de Contaminantes Criterio del Aire”, del año 2009, las emisiones antropogénicas que más se generan en El Salvador, las emiten las fuentes móviles; de las emisiones totales, generan el 86.6% de los óxidos de nitrógeno, el 77.1% del monóxido de carbono, y el 54.5% de los gases orgánicos reactivos.
- X. Que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), mediante la disminución de los niveles de contaminación de aire, los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón, y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma. Por lo tanto, mientras los niveles de contaminación del aire sean más bajos, mejor será la salud cardiovascular y respiratoria de la población, tanto a largo como a corto plazo.

**POR TANTO,**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, y a iniciativa de las y de los Diputadas y Diputados de la Comisión de...

**DECRETA,** las siguientes:

**REFORMAS A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

**Art. 1.-** Reformase el artículo 32 inciso primero de la siguiente manera:

Art. 32.- Toda persona natural o jurídica a la que se le haya autorizado para la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros, estará obligada a brindar el servicio en unidades de transporte que garanticen la seguridad de los usuarios y la conservación del medio ambiente, pudiendo la autoridad que confirió la autorización exigir utilización de vehículos cuyo modelo y estado cumpla con normas aceptables para tal objeto. Las líneas y rutas son propiedad del Estado, las cuales son otorgadas en concesión a los prestatarios a través del Viceministerio de Transporte.

**Art. 2.-** Reformase el artículo 34 inciso primero de la siguiente manera:

Art. 34.- Los vehículos dedicados al servicio del transporte público de pasajeros, no deberán exceder de los veinte años de fabricación, por lo tanto se establece la renovación gradual del parque vehicular de autobuses del transporte público con tecnologías más eficientes, que emitan menores niveles de gases, humos, partículas y ruidos.

**Art. 3.-** Reformase el artículo 100 de la siguiente forma y agréguese a el un artículo transitorio:

Art. 100.- Se prohíbe que circulen vehículos automotores que utilicen o contengan más de trece milésimas de gramo de plomo por litro de combustible como aditivo (0.013 g Pb/Litro), para uso en vehículos automotores que transiten por las vías terrestres del país. Además, se prohíbe el uso de diesel como combustible en automotores, que contenga como impureza azufre que sobrepase el límite estándar permisible por el Reglamento Técnico Centroamericano RTCA 75.02.17:13 Productos de Petróleo. Aceite Combustible Diesel. Especificaciones; de protección al Medio Ambiente e Hidrocarburos.

**Artículo transitorio.** A partir de la entrada en vigencia de la reforma, se otorgarán tres años para que el combustible diesel que ingrese al país sea de una composición en azufre inferior a las 350 partes por millón (ppm), a fin de permitir el ingreso al país de mejores tecnologías vehiculares.

**Art. 4.-** Sustitúyase el artículo 101 de la siguiente forma:

Art. 101.- Todos los vehículos automotores que ingresen y circulen con carácter permanente por las redes viales en el país, sean estos, nuevos o usados, deberán estar equipados con un sistema de control de emisiones, incorporados o no al motor, o con cualquier otra tecnología que cumpla con la mitigación de la contaminación ambiental por gases y humo, e inclusive ruidos, de acuerdo con los requisitos que se establecen en el Artículo 12 de las presentes Reformas y lo que dispongan sus Reglamentos respectivos.

**Art. 5.-** Reformase el artículo 104 de la siguiente manera:

Art. 104.- Las regulaciones sobre dispositivos de control de emisiones de gases, humo y ruido, no serán obligatorios en vehículos para competencia o de carrera, vehículos de colección o de interés histórico, tractores, maquinaria agrícola y vehículos eléctricos.

**Art. 6.-** Sustitúyase el artículo 105, por el siguiente:

Art. 105.- Las mediciones de gases, humo y ruidos de los vehículos automotores, así como la revisión del estado mecánico de los vehículos automotores que ingresen y circulen en el país, se realizarán en los sitios y talleres autorizados y especificados por el Viceministerio de Transporte, de acuerdo con un proceso que será desarrollado en un reglamento especial. Los talleres deberán estar diseñados y equipados adecuadamente, para atender eficientemente la demanda de vehículos; por lo que, en estos lugares, su servicio principal será el descrito anteriormente. El procedimiento de autorización, selección de talleres y características del mismo, estarán definidos en el Reglamento respectivo.

Las especificaciones técnicas del equipo de medición de emisiones, y de diseño de infraestructura de los talleres de medición, deberán ser elaboradas por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, tomando en cuenta lo establecido en la Norma Salvadoreña NSO 17.08.08:04; y supervisadas y aprobadas por el Viceministerio de Transporte. Cada año, el Ministerio de Medio Ambiente, deberá realizar una auditoría a los talleres de medición para verificar el cumplimiento de las especificaciones técnicas, cuyos resultados vinculantes serán enviados al Viceministerio de Transporte.

Los talleres autorizados, al efectuar las revisiones del sistema de control de emisiones de gases, humo y ruido, y la revisión del estado mecánico del vehículo, emitirán una constancia membretada, sellada y firmada, la cual indicará el nivel de emisiones del vehículo, así como el estado mecánico del automotor, como resultado de la revisión y dicha constancia tendrán validez por un año. Esto no impedirá que el Viceministerio de Transporte o la División del Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil, pueda hacer las revisiones de oficio cuantas veces lo considere necesario.

Todo vehículo que por su cantidad de emisiones (humo, gases y partículas) exceda la capacidad del nivel de detección del equipo de medición de emisiones de fuentes móviles, será clasificado de incumplimiento de los límites máximos permisibles de la Norma Salvadoreña Obligatoria NSO 13.11.03:01 Emisiones Atmosféricas Fuentes Móviles y del Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial; y será puesto a disposición de las autoridades pertinentes para la aplicación de las debidas sanciones.

**Art. 7.-** Refórmese el artículo 106 de la siguiente manera:

Art. 106.- La Dirección General de Tránsito será responsable de exigir como requisito previo, para la entrega de la tarjeta de circulación del vehículo por primera vez y en cada una de sus refrendas, la constancia vigente del buen estado mecánico del automotor y el control de emisiones de gases, humo y ruido. Dicha constancia deberá ser emitida por los talleres o sitios autorizados por el Viceministerio de Transporte.

**Art. 8.-** Refórmese el artículo 107 de la siguiente manera:

Art. 107.- Los propietarios de los vehículos automotores y los propietarios de talleres comprendidos en esta Ley, serán los responsables de que los dispositivos para el control de emisiones de gases, humo y ruidos, no sean removidos de su vehículo, excepto para las operaciones normales de mantenimiento o recambio de piezas. Asimismo, los propietarios de los vehículos automotores, serán responsables del buen estado mecánico de los automotores y de esa forma cumplir con los límites de emisiones establecidos en los respectivos reglamentos y normas técnicas. A los responsables que contravengan estas disposiciones, se les aplicarán las sanciones y multas que se establezcan en esta Ley y sus respectivos Reglamentos.

**Art. 9.-** Se agregan al artículo 117, las multas N° 110 y N° 111 contenidas en el cuadro de multas, de la siguiente forma:

Art. 117.-

N°	DESCRIPCIÓN	VALOR COLÓN	VALOR DÓLAR
110	Sobrepasar los límites de emisiones de gases, humos y partículas, establecidos en el reglamento general de tránsito y seguridad vial.	500.00	57.14
111	Circular con vehículos que cuenten con sistema de escape en mal estado y no permitir a las autoridades competentes la realización de la prueba de emisiones de gases, humo y partículas.	500.00	57.14

**Art. 10.-** Agréguese al art. 118, los numerales 9 y 10 para la remisión del vehículo, y a continuación de estos, un inciso de la siguiente forma:

Art. 118.- El agente de la Policía Nacional Civil, ordenará como medida urgente a fin de evitar perjuicio al interés público, la remisión del vehículo, decomiso de la licencia de conducir automotor, tarjeta de circulación de vehículos y placas, según el caso, en las circunstancias siguientes:

La remisión del vehículo procederá por:

1. Conducir el vehículo con placas que pertenezcan a otro;
2. Circular sin placas legalmente autorizadas o de la emisión correspondiente;
3. Circular con placas falsificadas;
4. Omisión de presentación ante la Dirección General de Tránsito, de la declaración jurada, en la que conste que existe alteración en las características del vehículo sin la debida autorización; cuya copia deberá ser presentada a las autoridades de tránsito que así lo requieran, con el respectivo sello de recepción.
5. Obstaculizar intencionalmente la vía pública;
6. Realizar competencias automovilísticas en vías de circulación, sin haber sido autorizadas;
7. Conducir el vehículo bajo los efectos de bebidas embriagantes, estupefacientes o enervantes;
8. Prestar el servicio de Transporte Público de Pasajeros en cualquiera de sus modalidades, sin contar con una previa autorización emitida por la Dirección General de Transporte Terrestre del Viceministerio de Transporte;
9. Por sobrepasar los límites de emisiones de gases, humos y partículas, establecidos en el reglamento general de tránsito y seguridad vial.
10. Por circular con vehículos que cuenten con sistema de escape en mal estado y no permitir a las autoridades competentes la realización de la prueba de emisiones de gases, humo y partículas.

Cuando se trate de vehículos a los que se les demuestre que sobrepasen los límites de emisiones de gases, humos y partículas que establecen el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial o que posean el sistema de escape en mal estado, se procederá al decomiso de placas, tarjeta de circulación y permiso de línea según corresponda.

**Art. 11.-** Agréguese al presente Decreto de Reformas, las disposiciones transitorias siguientes:

Disposición transitoria. A partir de la entrada en vigencia de las presentes reformas, otórguese un plazo de tres años a los vehículos del transporte colectivo de pasajeros para que las unidades mayores o iguales a 10 años hasta 20 años de edad según año de fabricación, sean sustituidas por unidades con tecnología EURO III o superiores, o sus equivalentes; y otórguese un período de seis años a los vehículos del transporte colectivo de pasajeros para que las unidades menores de 10 años de edad, según año de fabricación, sean sustituidas por unidades con tecnología EURO III o superiores, o sus equivalentes.

A los vehículos del transporte colectivo de pasajeros de 20 años de edad se les asignará una disposición final adecuada, y no será renovada su placa de circulación, ni en modalidad AB (Autobus) ni P (Particular).

Se prohíbe que los vehículos dedicados al transporte colectivo de pasajeros, utilicen motores de inyección mecánica; los vehículos que se encuentren autorizados y posean dicha tecnología, deberán ser actualizados en un periodo no mayor a un año, a partir de su última refrenda.

Todo autobús nuevo que ingrese al país, deberá contar con tecnología EURO III o superiores, o sus equivalentes.

A partir de la entrada en vigencia de las presentes reformas, se otorgará un plazo de un año para que todos los propietarios de los vehículos del transporte público de pasajeros ubiquen los escapes de gases, humos y partículas en la parte superior de la unidad, y con el desfogue hacia arriba.

Art. 12.- Las especificaciones de los estándares de emisión de las tecnologías EURO III, para los vehículos del transporte colectivo de pasajeros son:

**EURO III:**

Tabla 1: Valores límite para las pruebas ESC y ELR

Valores límite para las pruebas ESC y ELR					
Fila	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)	Masa de partículas (PT) g/kWh	Humos m <sup>-1</sup>
A (2000)	2,1	0,66	5,0	0,10 0,13 <sup>(1)</sup>	0,8
B <sub>1</sub> (2005)	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
B <sub>2</sub> (2008)	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
C (VEM)	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Para motores con una cilindrada unitaria inferior a 0,75 dm<sup>3</sup> y un régimen de potencia nominal superior a 3000 min<sup>-1</sup>

**Tabla 2: Valores límite para la prueba ETC**

Valores límite para la prueba ETC <sup>(1)</sup>					
Fila	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos no metánicos (HC) g/kWh	Masa de metano (CH <sub>4</sub> ) <sup>(2)</sup> g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (PT) <sup>(3)</sup> g/kWh
A (2000)	5,45	0,78	1,6	5,0	0,16 0,21 <sup>(4)</sup>
B <sub>1</sub> (2005)	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03
B <sub>2</sub> (2008)	4,0	0,55	1,1	2,0	0,03
C (VEM)	3,0	0,40	0,65	2,0	0,02
<sup>(1)</sup> Las condiciones para verificar la aceptabilidad de las pruebas ETC al medir las emisiones de los motores de gas frente a los valores límite aplicables en la fila A se volverán a examinar y, cuando sea necesario, se modificarán.					
<sup>(2)</sup> Para motores de GN exclusivamente.					
<sup>(3)</sup> No aplicable a los motores de gas en las fases A y en las fases B <sub>1</sub> y B <sub>2</sub> .					
<sup>(4)</sup> Para motores con una cilindrada unitaria inferior a 0,75 dm <sup>3</sup> y un régimen de potencia nominal superior a 3000 min <sup>-1</sup>					

- CH<sub>4</sub>: metano
- CO: monóxido de carbono
- GN: gas natural
- HC: hidrocarburos
- NMHC: no metano-hidrocarburos
- NOx: óxidos de nitrógeno
- PM: material particulado
- Prueba ELR: un ciclo de pruebas que consiste en una secuencia de fases de carga aplicadas con unos regímenes del motor constantes.
- Prueba ESC: un ciclo de pruebas que consiste en 13 fases de estado continuo.
- Prueba ETC: un ciclo de pruebas que consiste en 1800 fases de transición segundo a segundo.
- VEM: vehículo ecológico mejorado, que es un tipo de vehículo propulsado por un motor que cumple los valores límite de emisiones permitidas que figuran en las Tablas 1 y 2.

**Art. 13.-** El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

**DADO EN XXXXXXXX:** San Salvador, a los xxxxxxxx, del mes de xxxxxx de dos mil dieciocho.