

SEGUNDO INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, relativo al uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados.

BOLETÍN N° 10.645-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en trámite de segundo informe, el proyecto de ley de la referencia, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Manuel Antonio Matta y Manuel José Ossandón.

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: ---.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: ---.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: N^{os} 1 y 2.

IV.- Indicaciones rechazadas: ---.

V.- Indicaciones retiradas: ---.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: ---.

Durante el análisis de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia; del Subsecretario de Transportes, señor Carlos Melo; del Asesor Legislativo de la Ministra, señor Fernando Abarca; de la Asesora Legislativa del Subsecretario de Telecomunicaciones, señora María Alejandra Sánchez; del Jefe de la División de Concesiones de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor Enoc Araya; del Jefe de la División de Normas y Operaciones de la Subsecretaría de Transportes, señor Roberto Santana; del Abogado de la División Legal de la Subsecretaría de Transportes, señor Alfredo Steinmeyer; del Asesor de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor José Bastías y del Periodista de la Ministra, señor Patricio Cofré.

Asimismo, fueron escuchadas las siguientes entidades:

- De Negocios Pioneros de Vidrios Polarizados, concurrieron la señora Marisol Biadayoli y los señores Octavio Dubosc y Rubén Ñanco.

- De Empresarios de Vidrios Polarizados, asistió su representante, el señor Willian Ribas.

Además, asistieron los Asesores del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Girardi, señora Victoria Fullerton; del Honorable Senador señor Letelier, señor José Fuentes; del Honorable Senador señor Matta, señor Hugo Ilabaca; del Honorable Senador señor Ossandón, señora María Angélica Villadango y señores José Huerta y Ricardo Felipe Coñoepan; del Instituto Igualdad, señores Rodrigo Márquez y Sebastián Bastías; de la Fundación Jaime Guzmán, señor Cristóbal Alzamora; de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García y de la Segpres, señora Vanessa Astete y señores Luis Batallé y Daniel Portilla.

ANTECEDENTES ANALIZADOS

Se deja constancia que, previo a la discusión en particular del proyecto, la Comisión tuvo presente el Oficio N° 284, de fecha 4 de abril del presente año, de la Secretaría General de Carabineros de Chile, el que responde el Oficio N° 9/TT/2017, enviado por la Comisión con fecha 14 de marzo del año en curso, en donde se contienen los planteamientos de dicho órgano público respecto de la iniciativa en referencia. Se dio cuenta del mencionado documento en la sesión de fecha 11 de abril del presente año.

Posteriormente, en sesión celebrada con fecha 22 de agosto del año en curso, se escucharon los planteamientos del Representante de Empresarios de Vidrios Polarizados, señor Willian Ribas, con el objetivo de conocer la posición de la industria sobre el particular.

Por último, se examinó el análisis sobre legislación comparada, efectuado por la Biblioteca del Congreso Nacional, sobre utilización de vidrios oscuros en diversos Estados, instrumento del cual se dio Cuenta en la sesión de la Comisión de fecha 12 de septiembre del año en curso.

De ese modo, a continuación se transcriben, en lo pertinente, el contenido de los referidos documentos, así como el debate suscitado en la aludida exposición del señor Ribas.

OFICIO N° 284 DE LA SECRETARÍA GENERAL DE CARABINEROS DE CHILE

Respecto a la modificación del numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, relativo al uso de vidrios oscuros o polarizados en vehículos motorizados (Boletín N° 10.645-15), Carabineros estima que ello resultaría inconveniente, toda vez que se produciría una problemática a nivel de Decreto N° 22/2006 del MINTRATEL. En este sentido, el citado Decreto se limita a señalar que los vidrios pueden ser oscurecidos, sin establecer un estándar técnico en el tipo de opacidad, lo cual haría compleja la fiscalización en esta materia. En este mismo orden de ideas, la expresión “de fábrica”, sin señalar un estándar técnico en la opacidad, dejaría al arbitrio del vendedor o concesionario la adición de láminas a los vidrios del vehículo, generándose la misma dificultad señalada al momento de fiscalizar.

Asimismo, Carabineros estima inconveniente eliminar la frase "Prohíbanse la colocación en ellos de cualquier objeto que impida la plena visual", toda vez que esto impediría al ente fiscalizador, controlar la colocación de diversos elementos, como por ejemplo, parasoles, autoadhesivos, etc., que resultan tan perjudiciales para la visual del conductor como las láminas de seguridad oscurecidas o polarizadas, además de obstaculizar la constatación de infracciones por parte del conductor (no uso de cinturón de seguridad, hacer uso de un teléfono móvil, no ir atento a las condiciones del tránsito).

Informe de la Secretaría General de Carabineros sobre el proyecto que introduce modificaciones a la Ley de Tránsito

I. Antecedentes:

- D.F.L. N° 1, MINTRATEL y Ministerio de Justicia del 27.12.2007, publicado el 29.10.2009, fija texto refundido coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290.

- Decreto N°22/2006 del MINTRATEL.

- Resolución N° 48/2000 MINTRATEL.

- Boletín N°10.645-15, proyecto de ley que modifica el numeral 1 del artículo 75 Ley de Tránsito.

II. Descripción:

1. Primera propuesta: modificación del numeral 1 del artículo 75° de la Ley de Tránsito

1.1. Propuesta del Senado: Cambiar la frase actual "*Prohíbense los vidrios oscuros o polarizados, salvo los que se contemplen en el Reglamento*", por la frase "*Podrá contar con vidrios oscuros o polarizados de acuerdo a los requisitos y modalidades establecidas en el Reglamento*".

Observación: En la actualidad, está prohibido todo lo que no permite el Decreto N° 22/2006 del MINTRATEL; al efectuarse la modificación legal, la Ley del Tránsito permitirá el uso de vidrios oscuros o polarizados de acuerdo a los requisitos o modalidades establecidas en un

Reglamento, generándose un vacío legal en relación a todos los elementos o situaciones no permitidas legalmente.

Efecto: Para la aplicación práctica de la Ley de Tránsito, se debe prohibir por regla general, permitiendo por vía de la excepción, es decir, debe constar con una autorización restrictiva. Ejemplo, se prohíbe virar a la izquierda excepto a los vehículos de emergencia.

En este caso, al indicar que podrá contar con los vidrios oscurecidos o polarizados de acuerdo al Reglamento genera una necesidad de la dictación de un Reglamento o Decreto que no existe, salvo que se continúe utilizando el criterio descrito en el Decreto N° 22, el cual se encuentra suficientemente normado especificando qué vidrios pueden ser oscurecidos (los distintos al parabrisas y puertas delanteras) y sólo de fábrica. Para el caso en particular, la problemática se presenta en el Decreto y no en la Ley, generándose conflictos con el estándar técnico de la opacidad o en la expresión "de fábrica" la cual es imprecisa dejando al arbitrio del vendedor o de los usuarios el hecho que al momento de adquirir vehículos con láminas de seguridad adicionales, situaciones que deberían ser aclaradas por el legislador.

1.2. Propuesta del Senado: Suprimir la frase "*Prohíbense la colocación en ellos de cualquier objeto que impida la plena visual*".

Observación: Al suprimir el inciso segundo del numeral 1° del artículo 75°, se genera **una serie de inconvenientes relacionados con** los estándares de seguridad. El hecho que exista **este inciso no** es **azaroso**, la colocación de objetos que impidan la **visual** genera diversos problemas, tanto para el conductor del vehículo, al no tener la adecuada visual que genere condiciones de riesgo de accidentes de tránsito, como para los entes fiscalizadores, quienes al no tener la adecuada visual no pueden identificar al conductor del vehículo, ni pueden percibir si éste está cometiendo alguna infracción (no uso del cinturón de seguridad, uso del teléfono celular mientras conduce o si está atento a las condiciones del tránsito, etc.).

Nuevamente, de existir una problemática, ésta se presentaría en el Decreto N°22 y no en la Ley de Tránsito, pues es aquí donde se podrían encontrar complicaciones cuando el ente fiscalizador se encuentre en casos que vulneren la visibilidad, por lo que es aconsejable que este Decreto sea regulado a nivel técnico y no en la Ley.

Efecto: No tiene relación directa con la fiscalización del nivel de opacidad del vidrio o la presencia de film polarizado. Este inciso permite fiscalizar la presencia de objetos que impidan la plena visual, tales como: presencia de publicidad con film micro perforados que pueden afectar la seguridad vial al disminuir notoriamente la capacidad visual del conductor respecto de las condiciones del entorno. Así también, la eliminación de este inciso no haría posible fiscalizar o infraccionar a conductores que adhirieran a los vidrios objetos que afecten la plena visual al momento de conducir, como ser, parasoles, toallas u otros objetos que afectan igualmente la condición de visibilidad del entorno.

Opinión: Conforme a lo anterior, no se estima necesario modificar la ley respecto de este punto, por cuanto el objetivo que se pretende obtener puede generarse a través de un cambio de orden administrativo en el Decreto 22/2006, y su referencia a la Resolución 48/2000, toda vez que aporta a la fiscalización de una situación cotidiana de riesgo de accidentes.

Conclusión de la Secretaría General de Carabineros respecto de la primera propuesta

La modificación de la ley en la práctica, mantendría la incertidumbre jurídica, por cuanto establecería al ser aprobada, el hecho de permitir el uso de vidrios oscurecidos o polarizados, dejando al Reglamento o Decreto la regulación de la materia en circunstancias que actualmente ocurre aquello. De no acontecer un cambio en la normativa reglamentaria, una modificación legal no significaría un mayor estándar de exigibilidad técnico, al contrario, generaría mayores inconvenientes al momento de fiscalizar; provocando un perjuicio a la seguridad vial, aumentando el riesgo de accidentes al permitir que los conductores puedan colocar objetos que impidan la plena visual de éstos.

UTILIZACIÓN DE VIDRIOS POLARIZADOS: LEGISLACIÓN EXTRANJERA INFORME ELABORADO POR LA BIBLIOTECA DEL CONGRESO NACIONAL

Introducción

Se describe la regulación sobre utilización de vidrios polarizados en vehículos en Argentina, Brasil, España y Estados Unidos de América (Estados de Colorado y Florida). En todas ellas, es permitido el uso de dichos vidrios sea de fábrica o por aplicación de láminas.

La selección de los casos analizados corresponde a jurisdicciones con origen en el derecho continental (Argentina, Brasil y España) y de raíz anglosajona. Todos esos países (más allá de los Estados), además cuentan con industria automotriz propia.

Las diversas legislaciones utilizan el concepto de transmitancia lumínica, solar o de la luz, que es el porcentaje de luz (cualesquiera sean las unidades utilizadas para cuantificar) que atraviesa dicho material. Se constata, que los vidrios polarizados pueden ser tales desde su fabricación, por tratamientos posteriores o por láminas que se adhieren.

En Argentina, la transmitancia lumínica de los vidrios del vehículo no debe ser inferior al 75% en el caso de los parabrisas, ni inferior al 70 % en el caso de los otros vidrios.

Particularmente en la ciudad de Rosario se autoriza el uso de láminas de control solar que garanticen la adecuada visibilidad. Ellas se podrán aplicar a toda la superficie de los vidrios laterales del conductor y acompañante, a otros vidrios laterales y parabrisas traseros o lunetas. Se autoriza como máximo grado de tonalidad el denominado "intermedio" de los catálogos de venta de dichas laminas.

En Brasil, la transmitancia de la luz no puede ser inferior a 75% para el parabrisas y 70% para los demás vidrios esenciales para la conducción (los laterales delanteros). En otros vidrios la transparencia no podrá ser inferior al 28%.

En España, en el parabrisas el factor de transmitancia luminosa, medido perpendicularmente a la superficie, debe ser al menos del 70%. En el caso de los vehículos blindados, el factor de transmitancia luminosa es, como mínimo, del 60 %. Para el resto de los vidrios, es también del 70%

En el Estado de Colorado (EE.UU), el parabrisas no puede tener menos de 70% de transmitancia luminosa. Las ventanas laterales delanteras pueden ser entintadas u opacadas de manera tal que

permitan como mínimo un 27% de transmitancia. Las ventanas de la parte trasera, incluido el vidrio trasero, pueden ser entintadas permitiendo menos del 27% de transmitancia, siempre que las ventanas laterales delanteras y el parabrisas, a su vez, permitan al menos un 70% de transmitancia lumínica.

En el Estado de Florida, el parabrisas debe permitir una visibilidad al conducir de al menos 70% de transmitancia luminosa y de 60% en el caso de los vidrios blindados. Ninguna ventana lateral (de ambos lados) puede ser entintada con un material de protección solar que tenga una transmitancia lumínica de por lo menos 28% en el rango de la luz visible. El vidrio posterior debe tener una transmitancia lumínica de 35% al menos, y en el caso de los vehículos de al menos 6% en el rango de luz visible.

Tanto en España como en Florida, existen reglas especiales para las personas que padecen Lupus u otras enfermedades similares.

I. Argentina

En Argentina, a nivel federal, la Ley Nacional de Tránsito dispone en el artículo 30 que los automotores deben contar con los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

“f) Vidrios de seguridad o elementos transparentes similares, normalizados y con el grado de tonalidad adecuados.”.

Complementando esta ley, el Decreto 779/95 establece la reglamentación general de la Ley Nacional del Tránsito. En el artículo 30 de este Decreto se dispone que los dispositivos de seguridad para los vehículos deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos, sin perjuicio de aquellos que la Norma IRAM (norma técnica) respectiva incorpore:

“f) Todo vidrio de seguridad que forme parte de la carrocería de un vehículo deberá cumplir con lo establecido en el Anexo F -"Vidrios de Seguridad para Vehículos Automotores"- "Prescripciones uniformes de los vidrios de seguridad y de los materiales destinados para su colocación en vehículos automotores y sus remolques"- de la presente, complementado por la Norma IRAM-AITA 1H3.”.

Luego, el anexo F, mencionado en el artículo 30 letra f), regula los vidrios de seguridad para vehículos. En concreto, el punto

1.9.1.4 establece que la transparencia (transmitancia lumínica) de los vidrios no debe ser inferior al 75% en el caso de los parabrisas, ni inferior al 70 % en el caso de los vidrios que no sean parabrisas.

Por su parte, el Manual argentino de Revisión Técnica Obligatoria, dispone en el punto 9.6 que se deberá inspeccionar el parabrisas, el vidrio trasero y los laterales del vehículo, verificando que ellos permitan una visión correcta y sin deformaciones, carezcan de elementos adheridos o pintados que no sean los reglamentarios y además a su respecto no se permite la colocación de filmes o láminas que afecten la transmisión luminosa original de fábrica. Asimismo, todos estos vidrios deben ser homologados.

1. Ciudad de Rosario

En el ámbito local, por ejemplo en la ciudad de Rosario, Provincia de Santa Fe, mediante la Ordenanza N° 8.562/2010 y su Decreto Reglamentario N° 300/2011 se regula el uso de láminas polarizadas en vehículos que circulan dentro de la ciudad y sólo para los fines de circulación en el radio urbano de la urbe.

La Ordenanza N° 8.562 prohíbe por regla general la colocación de elementos que dificulten la visibilidad del parabrisas y demás vidrios de seguridad del vehículo o la aplicación de elementos no autorizados o que no contemplen los requisitos que la disposición señala¹.

Luego, indica la Ordenanza, las láminas de seguridad y control solar no serán utilizadas en el vidrio parabrisas delantero, excepto en forma de una banda o visera en la parte superior del mismo, la que no debe exceder de 15 centímetros de ancho.

De la misma manera, la Ordenanza indica que las láminas de seguridad y control solar deberán garantizar la adecuada visibilidad, se podrán aplicar a toda la superficie de los vidrios laterales de

¹ En los considerando de la Ordenanza se cita un informe confeccionado por el Departamento de Óptica del Instituto Politécnico Superior dependiente de la Universidad Nacional de Rosario, a pedido de la Comisión de Obras Públicas del Consejo Municipal de Rosario, en el cual se estudiaron diferentes tonalidades de láminas de control solar adheridas a vidrios de automotores, certifica que hay niveles de transmisiones de luz inferiores al 70% donde el ojo humano continúa viendo en forma normal, siendo de esta manera aptas para la colocación en vehículos.

conductor y acompañante y otros vidrios laterales y parabrisas traseros o lunetas, autorizándose como máximo grado de tonalidad el comúnmente denominado "intermedio" (2.2.2).

En concreto, este grado de tonalidad intermedio debe permitir distinguir desde el exterior del vehículo la silueta de sus ocupantes. Además, en caso de aplicarse en el vidrio parabrisas trasero o en una luneta se exigirá la instalación de espejos retrovisores a ambos lados del vehículo.

Continúa la Ordenanza estableciendo que las empresas y particulares debidamente habilitados para colocar láminas de seguridad y control solar a vehículos, deberán hacerlo conforme a dicha norma.

Asimismo, de acuerdo a la Ordenanza, la Municipalidad de Rosario confeccionará una "oblea" habilitante identificadora del grado de tonalidad permitida en el vidrio y una cédula identificadora.

La mencionada oblea deberá ser colocada en el parabrisas delantero del vehículo e indicará:

y control solar;

- Fecha de colocación de las láminas de seguridad

- Número de código;

- Datos del vehículo;

- Grado de tonalidad permitido;

- Organismos de control y responsables de la aplicación de los polarizados.

La oblea y la cédula habilitarán a los vehículos a transitar por la Ciudad de Rosario.

Los organismos de control y responsables de la aplicación de los polarizados tendrán la obligación de grabar en cada lámina de seguridad y de control solar un número de código legalizando su tonalidad. Dicho código deberá coincidir con el número establecido en la oblea habilitante identificadora.

Por último, el Decreto Reglamentario N° 300 indica, en el artículo 1°, que se entiende, a los efectos de la Ordenanza, por láminas de seguridad y control solar de “tonalidad intermedia”, aquellas que reúnan las especificaciones técnicas correspondientes a la “denominada 20”², en los catálogos de fabricación de uso corriente en la comercialización de las mismas. Se admitirán exclusivamente en color gris y negro quedando prohibidas las espejadas y semiespejadas.

II. Brasil

El Código de Tránsito Brasileiro, artículo 111. III, dispone que está prohibido, en las áreas con vidrios del automóvil, las películas reflectivas o pinturas cuando puedan comprometer la seguridad del vehículo, en la forma que lo disponga el Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN).

CONTRAN, de acuerdo al Código de Tránsito Brasileño, tiene entre sus competencias el disponer de las normas reglamentarias contempladas en dicho Código y las directrices de la Política Nacional de Tráfico.

Luego, la Resolución de CONTRAN N° 254 de 2007 establece en el artículo 3 que en los vehículos, la transmitancia de la luz no puede ser inferior a 75% para los vidrios del parabrisas y 70% para los demás vidrios esenciales para la conducción del vehículo.

Cabe señalar que la Resolución considera áreas esenciales para la conducción del vehículo, el parabrisas incluyendo la faja periférica de serigrafía destinada a dar terminación al vidrio o el área degrade en caso que ella exista y además el área vidriada situada en la zona delantera lateral del vehículo, respetando el campo de visión del conductor.

Luego, el mismo artículo 3 indica que quedan excluidos de la regla precedente, los vidrios que no interfieren con las áreas indispensables a la conducción del vehículo, en estos la transparencia no

2 Literal.

podrá ser inferior al 28%. En el caso del vidrio trasero, se aplica esta regla siempre que el vehículo esté dotado de espejo retrovisor externo derecho.

El artículo 7 de la Resolución, por su parte, permite la instalación de películas no reflectivas en las áreas con vidrios de los vehículos, siempre que ellas cumplan las mismas condiciones de transparencia precedentemente señaladas.

Se deberá grabar en la película la marca del instalador, el índice de transmitancia lumínica, y un símbolo que indique que la mencionada película cumple con las normas brasileñas (artículo 4).

La verificación del cumplimiento de los índices de transmitancia luminosa, será realizada mediante la utilización de instrumentos autorizados y homologados por la autoridad (artículo 10).

La Resolución de CONTRAN, también se remite a la norma brasileña NBR 9491³ (cuya última versión es de 2015), sobre vidrios de seguridad para vehículos. Ésta, reitera el índice de transmitancia luminosa no inferior al 70%.

III. España

El Reglamento General de Circulación⁴ de España, particularmente el artículo 19 relativo a la visibilidad en el vehículo dispone que la “superficie acristalada del vehículo” debe permitir, en todo caso, la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, sin interferencias de láminas o adhesivos.

³ De la Asociación Brasileña de Normas Técnicas.

⁴ Real Decreto 1428/2003, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990.

El mismo artículo 19 establece que únicamente se puede circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores cuando el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores que cumplan las especificaciones técnicas necesarias.

A continuación, el artículo 19 precisa que la utilización de láminas adhesivas en los vehículos se permitirá en las condiciones establecidas en la reglamentación de vehículos. Sin embargo queda prohibida, en todo caso, la colocación de vidrios tintados o coloreados no homologados.

Puntualmente en relación al parabrisas, el Reglamento General de Vehículos⁵ establece en el artículo 11 las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación. La norma señala que los vehículos deben estar contruidos y mantenidos de forma que el campo de visión del conductor hacia delante, hacia la derecha y hacia la izquierda (a través del parabrisas) le permita una visibilidad diáfana sobre toda la vía por la que circule.

Asimismo, el artículo 11 dispone que los elementos transparentes del habitáculo que afecten al campo de visión del conductor no deben deformar de modo apreciable los objetos vistos a su través, ni producir confusión entre los colores utilizados en la señalización vial.

Continuando con la regulación del parabrisas, el Reglamento General de Vehículos en su Anexo I establece que el campo de visión del conductor debe cumplir con las exigencias del Real Decreto N° 2.028/86 sobre normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

En relación al Real Decreto N° 2.028/1986, cabe señalar que la Orden IET/1105/2014⁶ actualiza sus anexos I y II.

⁵ Real Decreto 2822/1998.

Puntualmente, el Anexo I actualizado del Real Decreto N° 2.028, trata sobre vehículos automóviles y sus partes y piezas. En materia de campo de visión del conductor, la disposición reconduce a su vez a las normas del Reglamento N° 125 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor con respecto al campo de visión delantera del conductor.

Ahora bien, el punto 1.1. del Reglamento N° 125 se refiere al campo de visión delantera de 180° de los conductores de vehículos de la categoría M1⁷. El objeto de dicha regla es garantizar la existencia de un campo de visión adecuado cuando el parabrisas y las demás superficies acristaladas estén secas y limpias. Este Reglamento, también, establece la llamada zona transparente, que es aquella parte del parabrisas o de otra superficie acristalada de un vehículo cuyo factor de transmitancia luminosa, medido perpendicularmente a la superficie es de al menos 70 %. En el caso de los vehículos blindados, el factor de transmitancia luminosa debe ser, como mínimo, del 60 %.

⁶ Ministerio de Industria, Energía y Turismo, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

⁷ La categoría M1 de vehículos, corresponde a los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tengan como máximo, ocho plazas de asiento. Ver: Reglamento (UE) n° 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

Respecto de otras áreas vidriadas del vehículo, distintas del parabrisas se aplica la Orden ITC/1992/2010⁸ de España. Ésta, dispone en el artículo 1, que su objeto es la determinación de las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio. Estas láminas pueden ser publicitarias o solares, conforme los fundamentos de la Orden mencionada.

Las láminas regulas por la Orden ITC/1992/2010 son aquellas plásticas, interiores o exteriores, no homologadas conjuntamente con el vidrio de seguridad o el material de acristalamiento soporte y destinadas a ser adheridas en los vidrios de seguridad o materiales de acristalamiento homologados ya instalados en los vehículos de motor en servicio y sus remolques, y que no estén situados en el campo de visión del conductor en 180° hacia delante, ni en las salidas de emergencia.

La Orden ITC/1992/2010 define a las láminas plásticas como aquellas elaboradas de: material plástico, pudiendo ser microperforada o continua, destinada a ser adherida en los vidrios de seguridad o material de acristalamiento de un vehículo, por la parte externa, o por la parte interna de los mismos, o por ambas, y que no estén situados en el campo de visión del conductor en 180° hacia delante, ni en las salidas de emergencia, salvo en las condiciones indicadas en el artículo 6 de esta orden.

Uno de los elementos que deben ser homologados en las láminas, conforme la Orden, es el color.

En este punto, paralelamente a la Orden ITC/1992/2010 existe el Reglamento N° 43 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de los materiales de acristalamiento de seguridad y su montaje en los vehículos. Este Reglamento también trata, entre otras materias, sobre la transmitancia lumínica de los diversos vidrios de los vehículos y de las láminas que se le adhieren.

⁸ Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para

El Reglamento N° 43, define “Oscurecimiento opaco”, como toda superficie del acristalamiento que impida la transmisión de la luz⁹, incluyendo toda superficie serigrafiada, plena o con lunares, pero excluyendo cualquier banda parasol. Luego, “Banda parasol” es toda zona del acristalamiento con una transmitancia de la luz reducida, excluyendo todo oscurecimiento opaco.

Este Reglamento N°43, indica que los resultados de las pruebas de los vidrios y láminas para parabrisas y otros acristalamientos de lugares sujetos a requisitos de visibilidad para la conducción deben arrojar como mínimo entre 70% y 75% de transmitancia regular de la luz para los vehículos categoría M (puntos: 3.6.1 del anexo 20, 4.1.1 del anexo 21 y 9.1.4 del anexo 3).

Sobre la homologación, en materia de seguridad de las láminas plásticas adheridas a los vidrios, la Orden ITC/1992/2010 (artículo 3) dispone reglas sobre los ensayos técnicos conducentes a garantizar que no se modifican las condiciones de seguridad del vidrio de seguridad o material de acristalamiento cuando se adhieren dichas láminas. Si los ensayos son superados, el laboratorio autorizado emitirá un certificado que deberá identificar las características del tipo de lámina y el resultado de los ensayos realizados. El fabricante presentará en el Registro del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, entre otros el Certificado de ensayos expedido por el laboratorio que ha realizado los ensayos de las láminas para

acristalamiento de los vehículos en servicio.

⁹ “Transmitancia regular de la luz”: transmitancia de la luz medida perpendicularmente al acristalamiento.

ser instaladas al interior o al exterior, sobre su fragmentación¹⁰, resistencia al fuego¹¹ y eventualmente su resistencia al sistema de fijación¹².

1. Situación de vehículos de personas con Lupus

El ordenamiento español ha establecido reglas especiales sobre vidrios polarizados (particularmente de los parabrisas) para las personas que padecen de Lupus.

En efecto, la Orden IET/543/2012 de 14 de marzo de 2012¹³ asevera que existe una demanda de las de las personas afectadas por Lupus para que se permita la utilización de filtros de rayos ultravioleta en

10 Si la equivalencia no resulta evidente o si sobre las muestras con lámina aparecen fragmentos con superficie mayor de 300 mm², longitud mayor de 70 mm o el número de fragmentos en cualquier cuadrado de 50 x 50 mm no es inferior a 40 ni superior a 400, (o a 450 en el caso de vidrios cuyo espesor no exceda de 3,5 mm), se entenderá que la colocación de la lámina sobre el vidrio soporte modifica las características del templado del vidrio y se considerará que el ensayo no ha dado resultados válidos

11 Se considerará que el resultado del ensayo es válido si, después de 15 segundos de exposición a la llama viva, no se produce ignición de la lámina o, en el caso de que se produzca, se autoextingue en un plazo no superior a 5 segundos.

12 El adhesivo, removible o no, debe cumplir con los siguientes ensayos de resistencia a agentes exteriores: Cada muestra se someterá a un ciclo de 3 horas a +60 °C y a continuación se sumergirán en un baño de agua a +20 °C durante otras 3 horas. Tras 24 horas a temperatura ambiente, se someterán las mismas tres muestras a un ciclo de 3 horas a -20 °C y a continuación se someterán a un baño de agua a +20 °C durante otras 3 horas. Tras el ensayo, no se observarán burbujas ni desprendimiento de las láminas.

13 Ministerio de Industria, Energía y Turismo, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben reunir los filtros de rayos ultravioleta destinados a ser instalados en el campo de visión del conductor en 180° hacia

los parabrisas y cristales laterales delanteros de los vehículos en servicio, con la finalidad de mejorar su calidad de vida.

A continuación, la Orden IET/543/2012 declara como objetivo la determinación de las condiciones técnicas que deben reunir los filtros de rayos ultravioleta¹⁴ destinados a ser adheridos por el interior de los vidrios de seguridad y materiales de acristalamiento, debidamente homologados, situados en el campo de visión del conductor en 180° hacia adelante.

Además de determinar las condiciones técnicas de los filtros, la Orden IET/543/2012 establece que se entiende que el acristalado de seguridad con su lámina de rayos UVA adherida, se ajusta a la normativa, si el factor de transmitancia es superior o igual al 70%. En caso de que esta medida sea inferior al 70%, no se podrá emitir el documento de idoneidad para la instalación. En este caso, el servicio técnico encargado de los ensayos deberá retirar a su costo, de forma inmediata la lámina adherida, volviendo el acristalado de seguridad a sus condiciones iniciales, previstas en la homologación (artículo 7).

IV. Estados Unidos de América

La jurisdicción que regula a los vidrios polarizados de los vehículos en los Estados Unidos de América, es de nivel estatal. Por ello, se analizan las normas de dos estados: Florida y Colorado.

1. Estado de Colorado

delante de los vehículos en servicio destinados a ser conducidos por personas diagnosticadas de lupus.

¹⁴ De acuerdo a la misma Orden es la lámina destinada a ser adherida por la cara interior del acristalado de seguridad que tenga un factor de transmisión a la radiación ultravioleta, en el campo de 300 nm a 380 nm, inferior al 20 por ciento en cada una de las longitudes de onda.

Conforme el *Colorado Revised Statutes*, título 42 sobre vehículos y tráfico, sección 42-4-227, el parabrisas no puede tener menos de 70% de transmitancia luminosa.

Las ventanas contiguas al conductor (laterales delanteras) pueden ser entintadas u opacadas de manera tal que permitan como mínimo un 27% de transmitancia.

Sin perjuicio de lo señalado, las ventanas de la parte trasera del conductor, incluido el vidrio trasero, pueden ser entintadas permitiendo menos del 27% de transmitancia, siempre que las ventanas laterales delanteras y el parabrisas, a su vez, permitan al menos un 70% de transmitancia lumínica.

La norma precisa que al parabrisas se le podrá aplicar un material no transparente en la parte más alta, sujeto a lo siguiente:

- El borde inferior del material no se extiende más de allá cuatro pulgadas¹⁵ medidas desde la parte superior del parabrisas hacia abajo.

- El material no debe ser de color rojo o ámbar, ni debe afectar la percepción de los colores primarios, ni distorsionar la visión o contener letras que distorsionen u obstruyan la visión.

- El material no debe reflejar la luz solar o deslumbrar los ojos de los ocupantes de los vehículos que se aproximan o preceden, en mayor medida que lo haría el parabrisas sin el material.

Los vehículos policiales, para el propósito de realizar servicios policiales salvo labores relacionadas a las operaciones de tránsito, pueden tener sus vidrios, excepto el parabrisas, tratados de manera tal que permitan menos del 27% de transmitancia lumínica.

La norma de Colorado precisa que la disposición reseñada no puede interpretarse de manera tal que impida el uso de cualquier vidrio de un vehículo que esté compuesto, cubierto o tratado con

¹⁵ Aproximadamente 10 centímetros.

cualquier material o componente, previamente aprobado por un Estatuto o Regulación Federal. Lo anterior, en la medida que el material fue incorporado durante la fabricación del vehículo o cuando se sustituyó el cristal por otro vidrio que cumple dichos estatutos o regulaciones.

Finalmente, se sanciona a quienes instalen, cubran o traten parabrisas o vidrios de los vehículos infringiendo las normas de la sección 42-4-227.

2. Estado de Florida

De acuerdo a los *Florida Statutes* de 2017, Título XXIII, sobre vehículos motorizados, capítulo 316, sección 316.2952, los parabrisas podrán disponer de un material de protección solar (“banda de sombra”) consistente en una franja en la parte superior del mencionado parabrisas, siempre y cuando este material sea transparente y no invada el área de visión directa del conductor, conforme lo definido en las Normas Federales sobre Seguridad de Vehículos Motorizados (49 CFR¹⁶, Sección 571.205, estándar 205) para vehículos construidos con posterioridad a 2006.

Esta norma federal sobre seguridad (sección 571.205) indica a su vez que las bandas de sombra para parabrisas deberán cumplir con los estándares de las normas técnicas *SAE¹⁷ Recommended Practice J100 (1995)*. Éstas, de manera general, determinan barreras a las mencionadas bandas instaladas en superficies de vidrio en los vehículos de clase A. Esta banda debe permitir la visión del conductor, protegerlo respecto del encandilamiento y otorgar confort a los ocupantes respecto de la radiación solar. Considerando, que las bandas transmiten menos luz visible que el resto de la superficie del vidrio, sus límites están determinados por el campo visual del conductor.

¹⁶ CFR, Code of Federal Regulation.

¹⁷ SAE International es una Asociación global de más de 128.000 ingenieros y técnicos expertos en la industria aeroespacial, de automóviles y vehículos comerciales. SAE International (s/f). Disponible en:

Asimismo, la sección 571.205 del 49 CFR, dispone que el material de los vidrios deberán ajustarse a las reglas de las ANSI/SAE Z26.1-1996¹⁸. Estas normas técnicas disponen (página 8) que los vidrios normales deben permitir una visibilidad al conducir de no menos de 70% de transmitancia luminosa y de 60% en el caso de los vidrios blindados.

Por su parte, la sección 316.2953 de la norma de Florida, dispone que ninguna ventana lateral (de ambos lados) de un vehículo puede ser entintada con un material de protección solar que tenga una reflectancia solar total de luz visible no superior al 25% y una transmitancia lumínica de por los menos 28% el rango de la luz visible.

Luego, la sección 316.2954 establece que por regla general el vidrio que está detrás del conductor no puede estar compuesto o cubierto o tratado con algún material para bloquear el sol, de manera que el vidrio deje ser transparente o que pudiese alterar el color del vidrio, incrementar su reflectividad o reducir su transmitancia lumínica. Lo anterior tiene dos excepciones:

- Cuando el material de protección solar sea una película que al aplicarse y probarse en el vidrio de la ventana trasera, tenga una reflectancia solar total de luz visible de no más del 35% medida y una transmitancia luminosa de por lo menos 15% en el rango de luz visible.

- Cuando el material de protección solar que, se aplica y prueba en el cristal de la ventanilla trasera de un vehículo de uso múltiple de pasajeros, tenga una reflectancia solar total de luz visible de no más del 35% medida y una transmitancia de luz de al menos 6% en el rango de luz visible.

<http://www.sae.org/about/> (Septiembre, 2017).

18 Corresponde al American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways. Publicado por SAE International.

Conforme a la sección 316.2954, el Departamento de Tránsito podrá, en virtud de razones médicas, certificar que determinadas personas padecen de Lupus, una enfermedad autoinmune u otra condición médica que requiere una limitada exposición a la luz. En virtud del certificado (que no es transferible), dichas personas podrán instalar láminas que bloqueen el sol en el parabrisas o en los vidrios laterales o traseros de sus vehículos.

Por último, se establece que todo instalador o vendedor de material de protección solar debe proporcionar al comprador, una etiqueta de película de vinilo autodestructiva y no autoextraíble, indicando que el mencionado material cumple con las exigencias reseñadas para los diferentes tipos de vidrios (sección 316.2955).

EXPOSICIÓN DEL SEÑOR WILLIAM RIBAS

El Representante de Empresarios de Vidrios Polarizados, señor Willian Ribas, comenzó su intervención destacando que el debate sobre la iniciativa en referencia debe centrarse en la regulación de una adecuada utilización de vidrios polarizados, en concreto, la disposición de la transmisión luminosa permitida en tales elementos en vehículos motorizados, a fin de que ello sea seguro para el conductor, los pasajeros y los peatones.

En tal sentido, indicó que, a nivel comparado, existen altos parámetros de aceptabilidad para la instalación de los referidos dispositivos, existiendo una reglamentación clara que define el punto.

En seguida, señaló que el particular recobra mayor importancia tanto por razones de seguridad pública como de salud para el conductor y los pasajeros del vehículo.

En efecto, explicó que Chile presenta altos índices de radiación ultravioleta, por lo que se hace recomendable la instalación de los referidos elementos en vehículos cuyos ocupantes sean sensibles a dicho fenómeno. Asimismo, señaló que aquellos instrumentos permitan brindar seguridad y privacidad al automóvil, como parte de la esfera particular del sujeto.

Por tales razones, es que sugirió que se disponga de una normativa que si bien permita el empleo de tales artefactos, regule

claramente los parámetros técnicos a los cuales deberán ajustarse, a fin de impedir, en primer lugar, arbitrariedades en la fiscalización de los mismos, como ocurre, en su opinión, actualmente, en algunas plantas de revisión técnicas, y en segundo orden, evitar la estigmatización en el uso de los mismos.

En la misma línea, expresó que de acuerdo a regulaciones existentes en otros países, se acepta que el parabrisas presente, aproximadamente, un 70% de transparencia, en tanto ser el principal espacio del conductor. Dicho porcentaje, agregó, disminuye hasta alrededor de un 50% en el caso de los vidrios de las puertas delanteras, y respecto de los de las puertas traseras tal índice se reduce hasta un 25%.

Dicha escala, añadió, obedece precisamente a criterios de seguridad vial y de privacidad de los ocupantes del vehículo, sopesando los intereses en juego en este punto.

Posteriormente, expresó que una buena medida en este ámbito ha sido la adoptada por el Estado de Brasil, en donde se dispone que frente a la instalación de los mencionados dispositivos se efectúe el registro de la persona que lo ha realizado, permitiendo luego que el cliente respectivo pueda identificar en contra de quien dirigirse civilmente ante daños ocasionados como producto de tal instalación.

Por último, resaltó que la prohibición de la polarización en los vidrios acarrearía severas complejidades en el mercado automotriz, en tanto las automotoras incorporan tales elementos al momento de su fabricación, de acuerdo a los estándares internacionales, por lo que sugirió ajustarse a estos últimos a fin de otorgar claridad tanto a los propietarios de los vehículos, como a las autoridades fiscalizadoras, con el objetivo de que ambos se ajusten a los criterios normativos pertinentes.

Luego de la intervención antes descrita, los Honorables Senadores miembros de la Comisión efectuaron las siguientes observaciones.

El Honorable Senador señor Ossandón, en el mismo sentido manifestado por quien le antecedió en el uso de la palabra, expresó que el propósito de la iniciativa en examen, y de la indicación N° 1, presentada por su persona en coautoría con el Honorable Senador señor Matta, es establecer con claridad que el uso de los vidrios polarizados está

permitido, pero sujeto a las exigencias técnicas de transparencia y seguridad, que fije el respectivo reglamento.

Lo anterior, agregó, a fin de impedir el alza de ilícitos que se comete por parte de sujetos que se amparan en tales elementos para cubrir su identidad en la ejecución de tales acciones, como también con el objetivo de otorgar pautas claras a las autoridades y organismos del sector al momento de controlar el empleo de los referidos instrumentos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, indicó que el tema reviste una complejidad tal que se hace necesario analizar y sopesar los distintos intereses que se suscitan en el particular, dentro de los cuales mencionó, asimismo, a la seguridad de los pasajeros del vehículo al momento de que los mismos se vean en la necesidad de escapar del móvil a través de las ventanas de aquél. Lo anterior, con la finalidad de determinar si los vidrios polarizados, o láminas de seguridad polarizadas, pueden o no resultar impidiendo tal maniobra de emergencia.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Posteriormente, la Comisión se abocó al estudio de las 2 indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

ARTÍCULO ÚNICO

El numeral 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, es del siguiente tenor:

“1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Prohíbense los vidrios oscuros o polarizados, salvo los que se contemplen en el Reglamento.

Prohíbese la colocación en ellos de cualquier objeto que impida la plena visual;”

El numeral 1 aprobado en general por el Honorable Senado, señala textualmente:

“1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Podrá contar con vidrios oscuros o polarizados de acuerdo a los requisitos y modalidades establecidas en el Reglamento.”.

A este numeral se presentaron dos indicaciones signadas con los N^{os} 1 y 2.

Número 1 propuesto.

Indicación N° 1

1.- De los Honorables Senadores señores Matta y Ossandón, para reemplazarlo por uno del tenor siguiente:

“1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Podrá contar con vidrios oscuros o polarizados cuando estos cumplan con las respectivas especificaciones técnicas, tales como el factor de reflexión luminosa, transmisión luminosa, normas de instalación y seguridad, u otras establecidas en el Reglamento.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, expresó que la finalidad de la misma, así como del proyecto de ley en estudio, es otorgar claridad respecto a que los vidrios polarizados sí son permitidos, siempre y cuando cumplan con las exigencias reglamentarias pertinentes. De ahí, resaltó, es que dicha indicación se haya formulado en términos imperativos, esto es, permitiendo la utilización de dichos implementos, pero sujetándose a la regulación reglamentaria que proceda.

En efecto, agregó, la actual confusión normativa en este ámbito se suscita por no existir claridad acerca de la prohibición o autorización en el empleo de los referidos vidrios polarizados, lo que ha conducido a que las plantas de revisión técnica no presenten criterios uniformes al respecto, generando incerteza en los propietarios de vehículos.

En esa línea, sugirió concordar, en conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, un texto que disponga claramente, en primer lugar, que no se pueden utilizar tales implementos en los vidrios delanteros ni en el parabrisas, en inobservancia de los índices de transparencia requeridos, y en segundo orden, el grado de visibilidad con la que la polarización debe contar en cada caso.

Lo anterior, añadió, se ha convertido en un verdadero problema de seguridad pública, en tanto actualmente utilizarse tales elementos para cometer todo tipo de delitos, amparándose los hechos en la no visibilización que la víctima tiene hacia los ocupantes del vehículo desde donde se perpetra el hecho.

Así, afirmó, en virtud de ese escenario, es que muchas personas han optado por la colocación de láminas de seguridad en sus vehículos, las que, en su opinión, no transgreden la normativa, sin perjuicio de que las plantas de revisión técnica, en ciertas ocasiones, han ordenado removerlas.

Por las razones antes explicadas, concluyó, es que se debe contar con una adecuada regulación en este ámbito, en los términos antes descritos, a fin de que se dote de la debida seguridad tanto a los conductores como a las autoridades policiales.

El Jefe de la División de Normas y Operaciones de la Subsecretaría de Transportes, señor Roberto Santana, indicó que hasta el año 2005 la Ley de Tránsito disponía que todo vehículo motorizado debía contar con vidrios de seguridad que permitieran una perfecta visibilidad desde y hacia el interior de los vehículos.

Posteriormente, explicó, producto de que muchos vehículos todo terreno u otros similares provenían, desde fábrica, con vidrios polarizados en sus vidrios traseros, no de los del campo del conductor, se agregó a la mencionada ley la prohibición de utilización de vidrios oscurecidos o polarizados, salvo en los casos en que lo permita el reglamento.

De ese modo, agregó, en el año 2006 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el respectivo reglamento recogiendo las disposiciones internacionales sobre vidrios de vehículos, exigiendo que en los mismos se debe seguir la respectiva norma técnica N° 571/205 contemplada en el Código de Regulación Federal Norteamericano N° 49571.

Dicha normativa internacional, añadió, establece la prohibición de vidrios polarizados en los vidrios de campo directo del conductor (sus laterales y el parabrisas), dejando abierta la utilización de tales elementos en los vidrios traseros en ciertos vehículos, siempre que provengan de fábrica. En esa línea, señaló que por razones de eficiencia energética, y de traslado de calor desde y hacia el interior del vehículo, es que, básicamente, se habilita a que automóviles todo terreno y similares sean quienes puedan emplear dichos dispositivos.

Por otra parte, señaló que por razones de seguridad es que muchas personas han comenzado a instalar láminas en sus vehículos, lo que ha generado ciertos problemas con algunas plantas de revisión técnica, las cuales han ordenado removerlas, aplicando normativas pasadas, cuestión que debe revisarse.

Por otro lado, en lo que respecta al proyecto de ley en estudio, indicó que en la configuración de este último se deben tener en consideración dos elementos. El primero, referente a la señal que se pretende dar con la iniciativa, en tanto disponer, a priori, que la utilización de vidrios polarizados se prohíbe (normativa actual) o permite (proyecto de ley), remitiéndose en cualquier caso a las exigencias del reglamento. El segundo, relativo al control ex post que se haga del empleo de tales artefactos, a fin de medir, entre otros elementos, el nivel de transparencia de los mismos, lo que actualmente se encuentra en condiciones de fiscalizar por parte de las plantas de revisión técnica. Y el tercero, concerniente al empleo de láminas de seguridad, las cuales requieren reunir ciertas exigencias técnicas para que su utilización no genere riesgos para los pasajeros del vehículo (por ejemplo, en términos de peligrosidad por inflamabilidad).

El Honorable Senador señor Ossandón, señaló que podría facilitarse el control del empleo de los vidrios polarizados, disponiéndose sólo de una inspección visual, a fin de viabilizar la fiscalización en este ámbito por parte de las plantas de revisión técnica.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó que, a priori, no es partidario de la utilización de vidrios polarizados, en tanto existir una serie de razones de seguridad vial, que no aconsejan su utilización.

En efecto, indicó que los conductores muchas veces utilizan los vidrios de otros vehículos para poder visualizar las distintas

perspectivas de la ruta, por lo que tales elementos perturban dichas maniobras.

En tal sentido, afirmó que en realidades comparadas, por regla general, se sigue un criterio de prohibición, siendo la excepción el permitir su utilización para sólo casos calificados.

Por consiguiente, sugirió mantener la regla general de prohibición, estableciendo ciertas excepciones para hipótesis en que ciertos vehículos provengan, desde fábrica, con tales artefactos.

El Honorable Senador señor Ossandón, expresó que su preocupación principal son los problemas de seguridad pública que se han generado por el mal empleo de vidrios polarizados.

Por consiguiente, sugirió disponer claramente que los mismos puedan ser utilizados sólo en los vidrios traseros del vehículo, evitando oscurecer el campo directo de visión del conductor (laterales y parabrisas).

A su vez, propuso contemplar la posibilidad de utilización de láminas de seguridad, las cuales, aseveró, en la gran mayoría de los casos vienen con la respectiva polarización, en los términos que se disponga en el reglamento.

Lo anterior, agregó, en tanto hacerse cargo de una realidad tanto en materia de seguridad pública como en lo que respecta a la adquisición de vehículos nuevos, los que, en la mayoría de los casos, especialmente los más caros, provienen desde fábrica con vidrios traseros polarizados.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, propuso mantener la redacción actual de la normativa, en términos prohibitivos, estableciendo las respectivas excepciones en el reglamento, debiendo analizarse las condiciones y exigencias que este último fije para tal efecto.

El Honorable Senador señor García Huidobro, indicó que la utilización de láminas de seguridad se originó por diversos atentados en contra de automovilistas, por lo que muchas personas comenzaron a emplearlos. En tal sentido, señaló que tales láminas no deben infringir las reglas de polarización de los vidrios, lo que debe quedar claramente establecido en el reglamento.

A su vez, solicitó oficiar al Ministerio de Obras Públicas por el estado de cumplimiento de la obligación de contar con rejas que deben disponerse tanto en autopistas como en vías estructurantes, en tanto ello estar ligado, precisamente, con el punto en debate.

Posteriormente, señaló que el Ejecutivo debe informar acerca de la fiscalización que se efectúa respecto de la calidad de los vidrios polarizados, tanto en términos de seguridad, a fin de verificar si los mismos son lo suficientemente resistentes como para soportar un golpe de intensidad proveniente del exterior, como de filtración de la radiación solar, con el objetivo de advertir si los mismos cumplen con su finalidad en este ámbito, evitando que los rayos afecten la integridad física de los pasajeros del vehículo.

El Honorable Senador señor Ossandón, expresó que la configuración final por la que se opte no debe perder de vista que la solución a la presente problemática es de carácter práctico. Por lo que antes de establecer criterios de fiscalización complejos de alcanzar, se debe facilitar el control en términos tales que sea verificable con una simple inspección visual. Así, propuso generar una redacción de consenso con el Ejecutivo que aborde los puntos antes descritos.

Posteriormente, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia**, sugirió la siguiente redacción para la indicación en examen:

“1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Podrá contar con vidrios oscuros o polarizados que cumplan con los factores de transmisión regular de la luz u otras cualidades ópticas, y las certificaciones, establecidas en el reglamento.

Prohíbese la colocación en ellos de cualquier objeto que impida la plena visual.”.

De ese modo, explicó que la aludida propuesta, a diferencia de la regulación actual, y en concordancia con la indicación en análisis, permite la utilización de vidrios oscuros o polarizados que cumplan con los factores de transmisión regular de la luz u otras cualidades ópticas, y las certificaciones, establecidas en la normativa reglamentaria pertinente.

En esa línea, expresó que los parámetros técnicos a los cuales se deberá ajustar el empleo de tales elementos son los contenidos en normas internacionales que regulan el particular, por parte de Estados Unidos, Europa, Japón o Corea.

Asimismo, señaló que el reglamento, además, establecerá que los instaladores de las láminas de seguridad, que oscurecen los vidrios, deberán ser autorizados por el Centro de Control Vehicular del Ministerio que encabeza, debiendo constar tal certificación en dichos elementos al momento de emplazar tales artefactos en los vehículos.

De esa forma, agregó, durante las revisiones técnicas de los automóviles, bastará la certificación del instalador autorizado para que este punto sea aprobado en tal control.

El Asesor Legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Fernando Abarca, precisó que los vidrios vienen fabricados con ciertas condiciones técnicas, por lo que el proceso de certificación y autorización antes descrito tendrá por finalidad cerciorar si con la instalación de las mencionadas láminas, tales parámetros no serán afectados.

Así, añadió, el instalador respectivo presenta al Ministerio las láminas que utilizará en sus actividades, a fin de que este último organismo verifique si tales artefactos no alteran los estándares de fábrica de los vidrios en donde se instalarán.

El Honorable Senador señor Ossandón, manifestó su respaldo a la propuesta previamente descrita, resaltando que la iniciativa adquiere la mayor importancia en el ámbito de la seguridad pública, en tanto permite dar certeza acerca de qué elementos son los que efectivamente pueden ser utilizados en este contexto.

Asimismo, manifestó que el reglamento respectivo debe recoger los parámetros internacionales sobre el punto, a fin de que no se constituya una anomalía entre lo prescrito por dicho cuerpo normativo y los criterios globales utilizados en este ámbito.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó que, de acuerdo al contenido de la propuesta en examen, tres son las garantías que se otorgan sobre el particular.

La primera, agregó, que sólo serán legalmente válidas las láminas de seguridad instaladas por sujetos habilitados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para ello, lo que constará en el sello respectivo de tales elementos.

La segunda, prosiguió, que la autorización que otorgue la mencionada Secretaría de Estado verificará que dichas láminas no afectarán el nivel de luminosidad o transparencia que se requiera para los distintos vidrios del vehículo.

Y la tercera, añadió, que los parámetros para la aludida autorización serán contrastados con los estándares internacionales existentes sobre el punto.

Por último, consultó si en los vidrios delanteros (no el parabrisas, sino los del conductor y del copiloto), estará autorizada el empleo de los referidos elementos.

El Honorable Senador señor Ossandón, indicó que, a la luz de la propuesta en examen, entiende que ello será posible, siempre y cuando se permita un nivel de transparencia considerablemente superior que respecto de los vidrios traseros.

Lo anterior, resaltó, de acuerdo a la normativa internacional sobre el punto.

El Honorable Senador señor Matta, consultó acerca del marco regulatorio específico sobre el particular en la actualidad. Lo anterior, subrayó, en tanto observar que en la práctica existe una considerable irregularidad en el uso de distintos elementos que se incorporan o adhieren a los vidrios de los vehículos.

En esa línea, preguntó las razones de que tal irregularidad no sea controlada uniformemente por las plantas de revisión técnica, en las cuales se aprecia que no se sigue un criterio o pauta común a lo largo del país.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, respondiendo la interrogante formulada por quien le antecedió en el uso de la palabra, expresó que la Secretaría de Estado que dirige ha instruido a las diversas plantas de

revisión técnica que rechacen la instalación de cualquier artefacto que se anexe a los vidrios y que impida la vista desde y hacia el interior del vehículo, con la excepción de los distintos grados de polarización que se permiten de acuerdo al vidrio del cual se trate.

De ese mismo modo, añadió, se ha instruido a Carabineros de Chile para su fiscalización sobre el particular.

Posteriormente, indicó que la regulación existente en la actualidad en este ámbito impide el empleo de vidrios oscuros o polarizados, salvo en las excepciones que se fijan en el reglamento. De ahí, prosiguió, que se propongan las reformas reglamentarias previamente descritas para otorgar una mayor certeza normativa en este contexto.

El Honorable Senador señor García Huidobro, sin perjuicio de respaldar la propuesta efectuada por el Ejecutivo, por otra parte, dejó constancia que, en su opinión, independientemente de las modificaciones reglamentarias, se debe asumir que el particular está sujeto a considerables cambios tecnológicos en el futuro próximo, por lo que es necesario que dicho cuerpo normativo presente un nivel de apertura tal que permita procesar de buena forma tales desafíos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, sugirió votar la aludida propuesta, en tanto entender que existiría consenso sobre la misma, ya que recoge los principales elementos contemplados por la indicación en examen.

En votación la indicación N° 1, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi, Matta y Ossandón, la aprobó con modificaciones, en los términos previamente descritos en la propuesta.

Sin perjuicio de lo señalado, se hizo presente que el párrafo segundo de la propuesta en comento presenta el mismo tenor que el segundo párrafo del actual número 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito, por lo que el encabezado del artículo único de la iniciativa, deberá expresar, en consecuencia, que sólo se reemplaza el primer párrafo de la mencionada disposición.

Indicación N° 2

2.- Del Honorable Senador señor Navarro, para sustituirlo por el siguiente:

“1.- “Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Los vidrios oscuros o polarizados están prohibidos, salvo aquellos que cuenten con los requisitos y modalidades establecidas en el Reglamento.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, señaló que, independientemente de que la misma se encuentre formulada en términos prohibitivos, esto es, de excluir, a priori, la instalación de los elementos en examen, es partidario de subsumirla en el texto de la propuesta debatida anteriormente, en tanto la presente indicación, al igual que la anterior, remite al reglamento a la hora de fijar los parámetros técnicos que regirán el empleo de los artefactos en comento.

En votación la indicación N° 2, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi, Matta y Ossandón, la aprobó con enmiendas, en los mismos términos que el texto resultante de la indicación N° 1.

MODIFICACIONES

En mérito de las consideraciones anteriormente expuestas, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, que consta en nuestro Primer Informe:

ARTÍCULO ÚNICO

Encabezado

--- Sustituir las palabras “Reemplázase el” por la frase “Reemplázase el primer párrafo del”.

(Indicaciones N^{os} 1 y 2, aprobadas con modificaciones 5x0).

Número 1

Primer párrafo

--- Reemplazarlo por el siguiente:

“1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Podrá contar con vidrios oscuros o polarizados que cumplan con los factores de transmisión regular de la luz u otras cualidades ópticas, y las certificaciones, establecidas en el reglamento.”.

(Indicaciones N^{os} 1 y 2, aprobadas con modificaciones 5x0).

Como consecuencia de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Reemplázase el **primer párrafo del** número 1 del artículo 75 del Decreto con Fuerza de Ley N^o 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, por el siguiente:

“1.- Vidrios de seguridad que permitan una perfecta visibilidad desde y hacia el interior del vehículo. Podrá contar con vidrios oscuros o polarizados **que cumplan con los factores de transmisión regular de la luz u otras cualidades ópticas, y las certificaciones,** establecidas en el reglamento.”.”.

Acordado en sesiones celebradas los días **13 de diciembre de 2016**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Guido Girardi Lavín (Presidente accidental), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Manuel Antonio Matta Aragay, Juan Pablo Letelier Morel y Manuel José Ossandón Irrázabal; **22 de agosto de 2017**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Manuel Antonio Matta Aragay y Manuel José Ossandón Irrázabal; **3 de octubre de 2017**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Guido Girardi Lavín, Manuel Antonio Matta Aragay y Manuel José Ossandón Irrázabal.

Sala de la Comisión, a 6 de octubre de 2017.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA EL NUMERAL 1 DEL ARTÍCULO 75 DE LA LEY DE TRÁNSITO, RELATIVO AL USO DE VIDRIOS OSCUROS O POLARIZADOS EN VEHÍCULOS MOTORIZADOS.

BOLETÍN N° 10.645-15

I.OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:
modificar la Ley de Tránsito para dar certeza a la ciudadanía sobre el adecuado uso de vidrios oscuros o polarizados, permitiendo el empleo de estos últimos en cuanto se encuentren enmarcados en las especificaciones técnicas que permitan la seguridad vial en este respecto, fijadas en el reglamento correspondiente.

II.ACUERDOS:

**Indicación N° 1, aprobada con modificaciones 5x0.
Indicación N° 2, aprobada con modificaciones 5x0.**

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: la Moción presentada está estructurada sobre la base de un artículo único que reemplaza el primer párrafo del número 1 del artículo 75 de la Ley de Tránsito.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no presenta.

V. URGENCIA: no presenta.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Senado. Moción de los Honorables Senadores señores Manuel Antonio Matta y Manuel José Ossandón.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primer trámite.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: ingresó al Senado el 4 de mayo de 2016, dándose cuenta en la sesión 13ª ordinaria, de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: segundo informe.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

1.- Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 29 de octubre de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito. Artículo 75 numeral 1.

2.- Resolución N° 48, de 29 de julio de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que dicta normas sobre elementos de seguridad de los vehículos livianos de pasajeros y comerciales.

3.- Decreto Supremo N° 22, de 20 de mayo de 2006, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que contiene el Reglamento que dispone los 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, fijando, además, las características de la utilización del casco para ciclista y el empleo del teléfono celular en vehículos motorizados. Artículo 16.

Valparaíso, 6 de octubre de 2017.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario