

Informe de Consulta Pública

Modificación al DS N° 26, de 2000, del MTT, que establece elementos de seguridad aplicables a vehículos motorizados.

Santiago, julio de 2026

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el marco de su función reguladora, está llevando a cabo diversas mejoras normativas, dentro de lo que destaca la Modificación al DS N° 26, de 2000, del MTT, que establece elementos de seguridad aplicables a vehículos motorizados livianos y medianos. Estas modificaciones incluyen mejoras a la definición de los sistemas de protección a las personas usuarias, así como la incorporación de nuevos elementos de seguridad obligatorios y optativos, que van en pos de disminuir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales; y en caso de que estos se produzcan, reducir al máximo sus consecuencias.

De acuerdo a lo anterior y con el objetivo de recopilar las opiniones y recomendaciones de los representantes de las instituciones que tienen relación con la normativa anteriormente indicada y de la ciudadanía en general, es que se realizó un proceso de consulta pública.

Cabe destacar que el proceso de consulta pública, que se encuentra regulado en la Ley N° 20.500, sobre asociaciones y participación ciudadana en la gestión pública, es un mecanismo transparente, participativo y eficiente, que legitima la toma de decisiones a través de la participación de todos los actores involucrados, esto es, gremios, industria del transporte, sociedad civil, usuarios, entre otros, sin exclusión de ninguno y que no responde a criterios de centralización o grupos de intereses particulares, sino que más bien es abierto a todos aquellos que deseen participar.

En este orden de ideas, se dio inicio al período de consulta pública de la propuesta de modificación al DS N° 26, de 2000, del MTT, publicada en el siguiente link <https://www.subtrans.gob.cl/participacion-ciudadana/consultas-ciudadanas/consulta-modificacionds26/>. El citado proceso se desarrolló entre el 19 de enero y 28 de abril de 2026, ambas fechas inclusive.

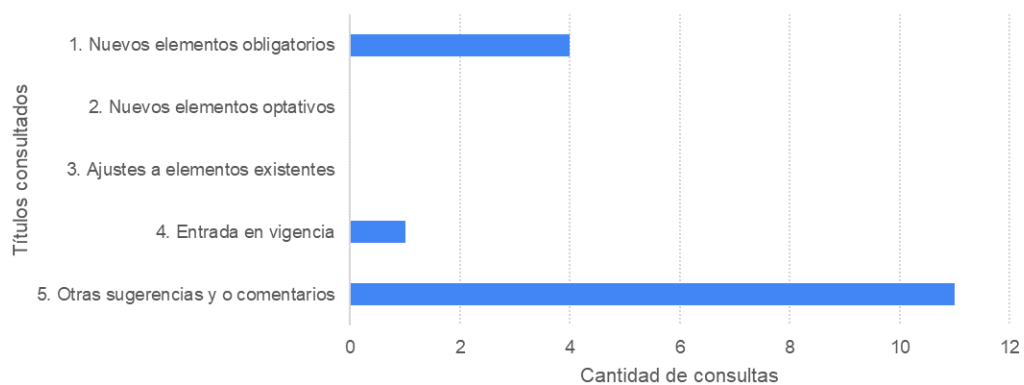
Al respecto, se recibieron 16 consultas de asociaciones gremiales y empresas pertenecientes a 7 países, con 15 antecedentes adjuntos, que principalmente contienen otras sugerencias y/o comentarios. Destaca la participación de asociaciones gremiales, como ANAC (Chile), AAPC (EE.UU.), ANFAVEA (Brasil), ADEFA (Argentina), ANDI (Colombia), AMIA (México), JAMA (Japón); y fabricantes de vehículos o importadores como Toyota, Honda, Subaru, Volkswagen de México, Stellantis, Nissan, BMW, Suzuki, Porsche Chile (en representación de Volkswagen de Brasil), General Motors y Derco.

Asimismo, se realizó la consulta pública ante la Organización Mundial del Comercio (OMC), notificada el 20 de enero de 2026 bajo la nomenclatura G/TBT/N/CHL/779, la cual fue complementada a través de la Addendum 1, notificada con fecha 27 de febrero de 2026 bajo la nomenclatura G/TBT/N/CHL/779/Add.1. La consulta se mantuvo disponible hasta el 28 de abril de 2026. En este contexto, se recibió el comentario de un Estado miembro de la OMC (China), de un fabricante (Volkswagen de Brasil) y de las siguientes asociaciones gremiales: AAPC, ANFAVEA, ANDI, SIAM (India) y TBT R&I Center (Corea del Sur).

El presente documento contiene los resultados del proceso de consulta pública y da cuenta de los temas surgidos, tanto en forma de observaciones, preguntas, comentarios o sugerencias. Asimismo, contiene algunas cifras cuantitativas del proceso.

● **NÚMERO DE CONSULTAS POR TEMÁTICA:**

Títulos	Cantidad de consultas	%
1. Nuevos elementos obligatorios	4	25%
2. Nuevos elementos optativos	0	0%
3. Ajustes a elementos existentes	0	0%
4. Entrada en vigencia	1	6%
5. Otras sugerencias y o comentarios	11	69%
Total General	16	100%



A continuación, se da respuesta general a los distintos puntos consultados según la estructura de la propuesta de modificación normativa.

1. Documentación presentada en el proceso de homologación

La mayoría de los comentarios rechazó la exigencia de presentación de certificado de cumplimiento de norma emitido por una entidad de certificación habilitada por la autoridad competente para las regulaciones CEPE/ONU, S.R.R.V., K.M.V.S.S., CONTRAN y GB o GB/T. Se aduce que implicaría mayor burocracia para el 3CV y fabricantes, que no es un requisito en otros mercados de la región, que las fábricas de América Latina no tienen implementados los requisitos de conformidad de la producción exigidos en estas regulaciones, por lo que crearía una barrera comercial, y que es suficiente la presentación de un certificado emitido por el fabricante junto con el informe técnico.

En relación a la documentación presentada para acreditar el cumplimiento de las regulaciones CFR 49-571 de los EE.UU., se recibieron comentarios indicando que el Blue Ribbon Letter sería poco práctico/difícil de obtener y que no se usa en países con TLC; además, se señaló que en EE.UU. no se exige que los laboratorios estén acreditados según la norma ISO 17025:2017.

En atención de los comentarios recibidos, no se incorporará la exigencia de presentar certificados emitidos por entidades de certificación habilitadas, ni tampoco se incorporará la exigencia de presentar el Blue Ribbon Letter junto con los informes técnicos emitidos por laboratorios acreditados bajo la norma ISO 17025:2017. Es decir, se seguirá aceptando el certificado original o copia autenticada del propio fabricante, incorporándose la exigencia de presentar un informe técnico que respalde el certificado, emitido por el mismo fabricante o una tercera parte.

Por último, se recibió la solicitud de incorporar las normativas técnicas de la India como parte de los orígenes normativos aceptados en Chile, lo que también se acoge.

2. Incorporación de nuevos elementos de seguridad obligatorios

En general los observantes de América Latina enviaron comentarios manifestando oposición a la incorporación de nuevos elementos de seguridad obligatorios, indicando que Chile se desalinearía de los otros países de la región, que en ciertos casos se trata de elementos de seguridad ya incorporados en los vehículos y en otros casos se trataría de elementos de seguridad recientes. En los elementos que manifiestan acuerdo, solicitan mayores plazos de entrada en vigencia.

Entre los observantes de otras regiones, algunos muestran apertura, pero solicitan otorgar mayores plazos de entrada en vigencia para adecuar la producción, mientras que otros no se pronuncian.

Por otra parte, algunos comentarios se refieren a la situación de los elementos de seguridad que no cuentan con normativas técnicas en todos los orígenes regulatorios, lo que crearía barreras al comercio.

Al respecto, se optó por reducir la cantidad de nuevos elementos de seguridad obligatorios, pasando de 25 a 12 nuevos elementos de seguridad. Por tanto, se eliminan

de la presente modificación normativa los siguientes: protección del ocupante ante impacto frontal con solapamiento total, protección del ocupante ante impacto trasero, cerraduras de puertas y sus componentes de retención, salientes exteriores de la carrocería, velocímetro, odómetro, mandos, testigos, indicadores, protección a peatones y protección del vehículo frente a ciberataques. Además, el pretensor para cinturón de seguridad y el limitador de tensión en cinturón de seguridad se mantendrán como optativos.

En relación a los plazos de entrada en vigencia de los nuevos elementos de seguridad, se aceptan los comentarios recibidos en orden a incorporar mayor gradualidad de implementación, eliminando los plazos de entrada en vigencia inmediata y 6 meses, definiendo para 5 nuevos elementos, 24 meses (nuevos modelos) y 36 meses (modelos antiguos) de plazo de entrada en vigencia, y para los otros 7 nuevos elementos, 48 meses (nuevos modelos) y 60 meses (modelos antiguos) de plazo de entrada en vigencia.

En relación a los elementos de seguridad que no cuentan con regulaciones en ciertos orígenes normativos, se aclara que la obligatoriedad depende de la existencia de la correspondiente normativa técnica para cada origen normativo.

3. Exigencia de la versión vigente de las normativas técnicas

Los comentarios recibidos respecto de este tema en general manifiestan rechazo, en particular por parte de los importadores o fabricantes con producción en América Latina. Se argumenta: a) que introduciría incertidumbre regulatoria, puesto que las versiones cambiarían constantemente o bien, no contemplarían plazos de transición suficientes; b) que no es requisito en otros países de la región; c) que las últimas versiones no se ajustarían a las condiciones del país, etc.

Sobre el particular, viene al caso señalar que las normas técnicas aceptadas en el proceso de homologación, son actualizadas en origen mediante procedimientos que incorporan la participación de los fabricantes de vehículos y, además, consideran plazos de entrada en vigencia de las nuevas exigencias. No obstante, se ajustará la presente modificación normativa permitiendo que, desde la publicación de una nueva versión de una norma técnica, sea admitida por 36 meses, indistintamente, la norma anterior o la nueva.

Finalmente, como Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones agradecemos a las organizaciones y personas que participaron activamente del proceso de consulta pública realizado.