

INFORME DE LA COMISIÓN MIXTA, recaído en el proyecto de ley que modifica la Ley de Tránsito, para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte.

BOLETÍN N° 10.217-15

**HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS,
HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión Mixta, constituida en conformidad con lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución Política de la República, tiene el honor de proponeros la forma y el modo de resolver las divergencia suscitada entre el Honorable Senado y la Honorable Cámara de Diputados, durante la tramitación del proyecto de ley individualizado en el rubro, iniciado en Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, señora Michelle Bachelet Jeria, con urgencia calificada de "simple".

En sesión del Honorable Senado, celebrada el día 3 de enero del año en curso, se dio cuenta del Oficio N° 13.689, de esa misma fecha, de la Honorable Cámara de Diputados, mediante el cual esta última Corporación comunicó que ha tenido a bien prestar su aprobación a las enmiendas introducidas por la Cámara Revisora a la iniciativa legal en examen, con excepción de la sustitución del numeral 19 del artículo único, que pasa a ser artículo 1º, que ha rechazado, informando, además, la designación, como integrantes de la Comisión Mixta, de las Honorables Diputadas señoras Loreto Carvajal Ambiado y Clemira Pacheco Rivas y de los Honorables Diputados señores René Manuel García García, Iván Norambuena Farías y Mario Venegas Cárdenas.

Asimismo, en la misma sesión previamente referida, y de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 46 del Reglamento del Senado, la Corporación designó como miembros de la Comisión Mixta a los integrantes de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, Honorables Senadores señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Guido Girardi Lavín, Juan Pablo Letelier Morel, Manuel Antonio Matta Aragay y Manuel José Ossandón Irrarrázabal.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que la Honorable Senadora señora Adriana Muñoz D'Albora reemplazó al Honorable Senador señor Guido Girardi Lavín, mientras que el Honorable Diputado señor Leopoldo Pérez Lahsen reemplazó al Honorable Diputado señor René Manuel García García.

Citados los respectivos Honorables Senadores y Diputados, por orden del señor Presidente del Senado, la Comisión Mixta se constituyó el día 10 de enero de 2018, con la asistencia de sus miembros Honorable Senadora señora Adriana Muñoz D'Albora, Honorables Senadores señores Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Guido Girardi Lavín, Juan Pablo Letelier Morel, Manuel Antonio Matta Aragay y Manuel José Ossandón Irarrázabal, Honorables Diputadas señoras Loreto Carvajal Ambiado y Clemira Pacheco Rivas y Honorables Diputados señores Iván Norambuena Farías, Leopoldo Pérez Lahsen y Mario Venegas Cárdenas.

Luego de constituirse, la Comisión Mixta eligió como su Presidente, por la unanimidad de sus miembros presentes, al Honorable Senador señor Juan Pablo Letelier Morel y de inmediato se abocó al cumplimiento de su cometido.

Durante la discusión de este proyecto de ley vuestra Comisión Mixta contó con la colaboración y participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, de su Asesor Legislativo, señor Fernando Abarca y de su Asesor de prensa, señor Gonzalo Castro.

Además, estuvieron presentes los siguientes asesores parlamentarios: del Honorable Senador señor Letelier, señor José Fuentes; del Honorable Senador señor Ossandón, señor José Huerta; de la Honorable Diputada señora Pacheco, señora Evelyn Pino; del Honorable Diputado señor Venegas, señor Patricio Álvarez-Salamanca; del Instituto Igualdad, señor Rodrigo Márquez; del Comité Partido Por la Democracia de la Cámara de Diputados, señor Francisco Castillo y de la Segpres, señora Constanza González.

DESCRIPCIÓN DE LAS NORMAS EN CONTROVERSIDAD Y ACUERDOS DE LA COMISIÓN MIXTA

La controversia se ha originado por el rechazo de la Honorable Cámara de Diputados, en tercer trámite constitucional, a una de las enmiendas propuestas por el Honorable Senado, en calidad de Cámara Revisora, a este proyecto de ley, en concreto, a la sustitución del numeral 19, que pasó a ser numeral 24, del artículo único, que pasó a ser artículo 1º.

A continuación, se efectúa una relación de la diferencia suscitada entre ambas Corporaciones, previamente referida, durante la tramitación del proyecto de ley, así como de los acuerdos adoptados al respecto.

ARTÍCULO ÚNICO, que pasó a ser ARTÍCULO 1º

Número 19), que pasó a ser Número 24)

Artículo 145

El artículo 145 de la Ley de Tránsito dispone, en su inciso primero, en lo pertinente, que de no existir en la conducción riesgos y peligros, el límite máximo de velocidad en zonas urbanas para vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas es de **60** kilómetros por hora.

Así, dicho precepto presenta, en tal punto, el siguiente tenor:

“Artículo 145.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

1.1.- Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: **60** kilómetros por hora.”.

La Honorable Cámara de Diputados, en primer trámite constitucional, introdujo las siguientes modificaciones al citado artículo:

a) Reemplazó en el inciso primero la frase “Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán”, por el vocablo “Serán”.

b) **Reemplazó en el punto 1.1 del número 1, el guarismo “60” por “50”.**

El Honorable Senado, en segundo trámite constitucional, sustituyó el numeral 19, que pasó a ser numeral 24, por el siguiente:

“24) Reemplázase, en el inciso primero del artículo 145, la frase “Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán”, por el vocablo “Serán”.”.

La Honorable Cámara de Diputados, en tercer trámite constitucional, rechazó la referida enmienda.

Por consiguiente, el Honorable Senado, en segundo trámite constitucional, desechó la reducción del límite de velocidad antes consignado, cuestión que, a su vez, fue rechazado por la Honorable Cámara de Diputados en tercer trámite constitucional.

En consecuencia, la única discrepancia entre las Cámaras reside en la mantención del mencionado límite de velocidad en 60 kilómetros por hora o en su disminución a 50 kilómetros por hora.

En discusión esta controversia, el **Honorable Senador señor Ossandón,** manifestó su rechazo a la reducción de velocidad propuesta por la Cámara de Origen.

En efecto, indicó que de acuerdo al propio Automóvil Club de Chile, las velocidades promedio en Santiago son inferiores a 25 kilómetros por hora (según datos del año 2015), las que progresivamente irán disminuyendo a medida que aumente, a su vez, el parque vehicular.

En seguida, señaló que las Municipalidades, en concreto sus Direcciones de Tránsito, actualmente ya cuentan con atribuciones que les permiten reducir las velocidades máximas de desplazamiento en ciertos lugares de la comuna, por lo que el particular, desde este punto, de vista, ya se encuentra cubierto.

Posteriormente, observó que la iniciativa en examen no contempla presupuesto para una mayor fiscalización sobre la materia, por lo que, independientemente de la disminución de la velocidad máxima de conducción, ello no sería una medida eficaz en la reducción de los accidentes fatales, en tanto no existir controles que supervisen el cumplimiento de dicha regla por parte de los vehículos.

En esa línea, aseveró que, en su opinión, la disminución de velocidad propuesta podría ser utilizada por algunos municipios para intensificar los controles de Carabineros en ciertos lugares, a fin de que se curse un mayor número de infracciones, con el objetivo de incrementar las arcas edilicias por esta vía, cuestión que no soluciona el incremento de las fatalidades y accidentes de tránsito.

En el mismo sentido, y en atención, además, de la progresiva mejora en la tecnología de seguridad de los vehículos, señaló que se pueden estudiar otras medidas que permitan, de manera efectiva, reducir las fatalidades viales, como por ejemplo, mejoras en la infraestructura de las ciclovías, aumentar los estándares de calidad del transporte público, a fin de incentivar el uso de este último en desmedro del automóvil particular, elevar las exigencias para la obtención de la licencia de conducir, mayores campañas de educación vial a nivel escolar, entre otras.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, expresó que, a diferencia de lo sostenido por quien le antecedió en el uso de la palabra, no cree que la reducción de la velocidad propuesta generaría el desarrollo de malas prácticas a nivel municipal.

En efecto, agregó, el proyecto de ley en estudio nace de un anhelo ciudadano, en el cual participaron más de sesenta organizaciones de la sociedad civil, dentro de las cuales se comprenden a múltiples agrupaciones de ciclistas, a fin de que se dispongan de reglas legales de convivencia vial entre los distintos medios de transporte, en especial, en resguardo de los peatones y ciclistas, en tanto ser ellos quienes se ven expuestos a diversos riesgos en su desplazamiento.

Así, resaltó que sólo en el año 2016 noventa y tres ciclistas y seiscientos peatones perdieron la vida debido a accidentes de tránsito, constituyéndolos en el grupo más vulnerable en el contexto vial.

De ese modo, explicó que el aumento, en el año 2002, del límite máximo de velocidad urbano, desde cincuenta a sesenta kilómetros por hora, conllevó a un aumento de más de un 26% de accidentes fatales y de lesiones de tránsito.

Por consiguiente, la reducción de velocidad propuesta, precisamente pretende revertir el referido cambio legislativo originado el 2002, cuestión que ha sido apoyado transversalmente por el mundo académico, habiendo sido respaldado, por ejemplo, por los profesores Louis de Grange y Alejandro Tirachini.

Por último, y por las razones previamente mencionadas, solicitó que los Honorables Diputados presentes en la sesión

sean consistentes con sus votaciones anteriores y respalden la reducción de velocidad en estudio.

El Honorable Diputado señor Pérez, don Leopoldo, señaló que, efectivamente, distintas organizaciones ciudadanas fueron oídas durante la discusión de la presente iniciativa a fin de que se lograra un consenso sobre diversas reglas que permitiesen una mejor convivencia vial entre los diversos medios de transporte, especialmente en zonas urbanas.

Sin perjuicio de lo anterior, consultó al Ejecutivo el impacto concreto de una reducción como la que se propone, sopesando los problemas y beneficios que ello conllevaría, a la luz de los efectos que ha tenido, desde el año 2002, el incremento del límite máximo de velocidad urbana de sesenta kilómetros por hora en relación con el aumento de los accidentes viales.

Lo anterior, agregó, en tanto existen diversas medidas y políticas públicas que pudiesen reducir de manera concreta la accidentabilidad en este contexto, sin perjuicio de que, además, los municipios cuentan con las atribuciones necesarias para establecer zonas de velocidad reducidas en diversos lugares de la comuna, en donde ello sea requerido.

El Presidente de la Comisión Mixta, Honorable Senador señor Letelier, recordó que durante la discusión general de la iniciativa en las respectivas Comisiones Legislativas, se analizaron documentos en donde se sostenía que el principal efecto de la reducción propuesta era aminorar los daños físicos provocados por el impacto de un vehículo que se desplaza a sesenta kilómetros por hora, los cuales son sustantivamente mayores que un siniestro que se origine a cincuenta kilómetros por hora, siendo probable que en el primer caso el resultado sea fatal para la víctima.

El Honorable Senador señor García Huidobro, por su parte, valoró las diversas reglas de convivencia vial contenidas en el proyecto de ley en estudio, indicando que las mismas constituyen un avance en este ámbito.

Posteriormente, subrayó que el aumento del límite máximo de velocidad en carreteras de cien a ciento veinte kilómetros por hora no ha significado un aumento proporcional en el número de fallecidos por accidentes de tránsito por exceso de velocidad.

A su vez, destacó que las facultades municipales de establecer zonas de velocidades reducidas de desplazamiento permiten diferenciar las distintas áreas de la comuna en donde resulte conveniente

transitar a más o menos velocidad, dependiendo de los elementos de riesgo que existan en cada una de ellas.

En efecto, y tal como lo indicó el Honorable Senador señor Ossandón, el promedio de velocidad de 25 kilómetros por hora existente en Santiago, dista mucho de la realidad de otras zonas del país, por lo que las atribuciones municipales existentes en este contexto deben ejercerse con la diligencia necesaria para fijar los parámetros que se requieran en cada caso, sin necesidad de fijar una reducción general como la que se propone.

Por tales razones, es que se manifestó contrario a disminuir a cincuenta kilómetros por hora el límite de velocidad en zonas urbanas.

La Honorable Diputada señora Carvajal, expresó que la realidad del país, en diversas regiones, es considerablemente distinta que la de Santiago. Ejemplo de ello, agregó, es que muchos Municipios no cuentan con el personal necesario en sus Departamentos de Tránsito para llevar a cabo los estudios requeridos para implementar reducciones a los límites máximos de conducción en la comuna.

En consecuencia, una medida como la que se propone se hace indispensable para contribuir de mejor forma en la seguridad en el desplazamiento de los distintos medios de transporte, especialmente bicicletas, las cuales transitan, en numerosas zonas del territorio, por vías sin mayores resguardos.

Por último, precisó que el impacto del aumento aprobado el año 2002 originó un incremento de un 29% en accidentes urbanos, respecto del cual un cuarto de dicha alza desembocó en siniestros fatales.

Finalmente, por las razones previamente indicadas, manifestó su aprobación a disminuir a cincuenta kilómetros por hora el límite máximo de velocidad urbana.

El Honorable Diputado señor Venegas, resaltó que la misión de la Comisión Mixta es proponer la forma y modo de resolver la presente controversia. Para ello, agregó, es fundamental conocer las razones por las cuales la Cámara Revisora desechó la reducción de velocidad en examen. Habiéndolas ya conocido en virtud de lo expuesto por los Honorables Senadores señores Ossandón y García Huidobro, estimó que el punto queda en estado de ser resuelto.

Sin perjuicio de lo anterior, expresó que la disminución de velocidad no sólo dice relación con pretender reducir el

número de siniestros viales, sino que también está vinculada con otras materias del sector, tales como la congestión, el desplazamiento vial, la convivencia de los modos de transporte, entre otras, las que a su vez se encuentran estrechamente ligadas con una mejor seguridad en el tráfico.

Por lo anteriormente expuesto, aseveró que la materia en discusión abarca diversos elementos, lo que refuerza la necesidad de adoptar la reducción que se propone.

El Presidente de la Comisión Mixta, Honorable Senador señor Letelier, recordó que el particular es el punto sustancial del proyecto en examen, habiéndolo así expresado diversas organizaciones de la sociedad civil, precisamente por el beneficioso impacto que la medida tendría en la convivencia de los medios de transporte en el espacio vial y en el incremento en la seguridad de su desplazamiento.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, respondiendo a la pregunta antes formulada por el Honorable Diputado señor Pérez, don Leopoldo, indicó que el impacto concreto del aumento de velocidad ha derivado en que el 32% de los accidentes de tránsito fatales tienen por causa directa, precisamente, el exceso de velocidad del conductor.

Asimismo, agregó, más de un 20% de los siniestros fatales se debe a la imprudencia del conductor, lo que conlleva, generalmente, una velocidad de desplazamiento superior a la legalmente fijada.

Ello genera, añadió, que el exceso de velocidad vehicular sea la primera causa de muerte en niños de 1 a 14 años y entre jóvenes.

Por último, subrayó que el particular está incorporado en la Nueva Política de Seguridad Vial, la cual, además, aborda otros aspectos en este contexto, la cual actualmente se encuentra en su fase de tramitación administrativa ante la Contraloría General de la República.

El Honorable Diputado señor Norambuena, consultó acerca de los recursos destinados a fiscalizar la disminución propuesta.

El Presidente de la Comisión Mixta, Honorable Senador señor Letelier, indicó que el Informe Financiero del proyecto no contempla mayores fondos fiscales para la adopción de las reglas contenidas en la presente iniciativa, precisamente por ser medidas que se adoptan el orden normativo para establecer parámetros de mejor convivencia vial.

De ese modo, indicó que los recursos disponibles para la fiscalización en este ámbito serán los que se destinen, en general, al control de la velocidad de los vehículos en general.

La Honorable Diputada señora Pacheco, observó que la medida en análisis no es una anomalía a nivel comparado, sino que, por el contrario, concuerda con el estándar OCDE sobre el punto.

Además, resaltó que en el caso de Noruega, la disminución, de sesenta a cincuenta kilómetros por hora, de la velocidad máxima de circulación por áreas urbanas, contribuyó a una reducción de un 45% del número de accidentes fatales de tránsito.

Por consiguiente, apoyó a la reducción de velocidad propuesta.

La Honorable Diputada señora Carvajal, indicó que la diferencia del daño en la integridad corporal de una persona por el impacto de un vehículo que se desplaza a sesenta o a cincuenta kilómetros por hora es significativo, por lo que ello refuerza las razones de aprobación de la reducción de velocidad en comento.

El Presidente de la Comisión Mixta, Honorable Senador señor Letelier, posteriormente, y en atención a los argumentos antes descritos por los Honorables señores Senadores y Diputados, sometió a votación la conservación del límite de velocidad urbano en sesenta kilómetros por hora, o, su disminución a cincuenta kilómetros por hora.

En votación la proposición anterior, la Comisión Mixta, por seis votos a favor, del Honorable Senador señor Letelier (Presidente), de la Honorable Senadora señora Muñoz, del Honorable Senador señor Matta, y de los Honorables Diputados señoras Carvajal y Pacheco y señor Venegas, y cuatro en contra, de los Honorables Senadores García Huidobro y Ossandón, y de los Honorables Diputados señores Norambuena y Pérez, don Leopoldo, aprobó la reducción del límite máximo de velocidad en zonas urbanas a cincuenta kilómetros por hora.

En consecuencia, la Comisión Mixta, atendidos los planteamientos y la votación formulados en el debate precedente, y como forma y modo de resolver la discrepancia producida entre ambas Cámaras, acordó proponer que se acoja el texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

PROPOSICIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA

En mérito de lo expuesto y de los acuerdos adoptados, vuestra Comisión Mixta, como forma y modo de resolver la diferencia suscitada entre ambas ramas del Congreso Nacional, tiene el honor de formular la siguiente proposición:

ARTÍCULO ÚNICO, que pasó a ser ARTÍCULO 1º**Número 19), que pasó a ser Número 24)****Artículo 145**

- Aprobar el texto despachado por la Honorable Cámara de Diputados, que es del siguiente tenor:

“24) En el artículo 145:

a) Reemplázase en el inciso primero la frase “Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán”, por el vocablo “Serán”.

b) Reemplázase en el punto 1.1 del número 1, el guarismo “60” por “50”.”.

(Mayoría 6x4).

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY DE APROBARSE LA PROPOSICIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA

A título meramente informativo, se inserta el texto final del proyecto de ley que modifica la Ley de Tránsito, para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte, el que de aprobarse la proposición de vuestra Comisión Mixta, quedaría como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia:

1) Intercálase en el inciso primero del artículo 1, entre la palabra “calles” y la frase “y demás vías públicas”, la expresión “, ciclovías”.

2) En el artículo 2:

a) Intercálase, entre los actuales números 5) y 6), el siguiente número 6), nuevo, adecuando la numeración correlativa:

“6) Bicicleta: Ciclo de dos ruedas cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera, generalmente por medio de un plato, un piñón y una cadena;”.

b) Intercálase entre los números 7) y 8), que pasan a ser 8) y 9), el siguiente número 9), nuevo, adecuando la numeración sucesiva:

“9) Ciclo: Vehículo no motorizado de una o más ruedas, propulsado exclusivamente por una o más personas situadas en él, tales como bicicletas y triciclos. También se considerarán ciclos aquellos vehículos de una o más ruedas que cuenten con un motor auxiliar eléctrico, de una potencia nominal continua máxima de 0,25 kilowatts, en los que la alimentación es reducida o interrumpida cuando el vehículo alcanza una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora o antes si el ciclista termina de pedalear o propulsarlo, los que se considerarán para los efectos de esta ley como vehículos no motorizados;”.

c) Modifícase el número 8), que pasa a ser 10), del siguiente modo:

i) Elimínase la expresión “o ciclopista”.

ii) Reemplázase la palabra “triciclos” por la frase “otros ciclos, que puede estar segregada física o visualmente, según las características y clasificaciones que se definan mediante reglamento”.

d) Intercálase en el número 25), que pasa a ser 27), entre la palabra “vehículo” y el punto y coma, la frase “motorizado o a tracción animal”.

e) Intercálase entre los números 26) y 27), que pasan a ser 28) y 29), el siguiente número 29), nuevo, adecuando la numeración de los restantes números:

“29) Línea de detención adelantada: Línea transversal a la calzada demarcada conforme al reglamento, antes de un cruce regulado con semáforo, que determina el inicio de la zona de espera especial para conductores de ciclos o motocicletas;”.

f) Incorpórase el siguiente número 44.1):

“44.1) Triciclo motorizado de carga: vehículo motorizado de tres ruedas destinado exclusivamente al transporte de carga. La capacidad de carga de estos vehículos no podrá superar los 300 kilogramos de peso.”.

g) Reemplázase el número 42), que pasa a ser 45), por el siguiente:

“45) Vehículo: Medio motorizado o no motorizado con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede transportarse o ser transportado por una vía. Quedan excluidas de esta definición aquellas ayudas técnicas que permitan a personas con movilidad reducida o infantes, transportarse o ser transportados, tales como sillas de ruedas, motorizadas o no, coches para bebé y otros similares;”.

h) Intercálase entre los números 48) y 49), que pasan a ser 51) y 52), el siguiente número 52), nuevo, adecuando la numeración de los restantes números:

52) Zona de espera especial: Área señalizada conforme al reglamento, que permite a los conductores de ciclos o motocicletas detenerse y reiniciar su marcha delante de otros vehículos motorizados, en un cruce regulado con semáforo;”.

i) Intercálase entre el número 52), nuevo, y el número 49, que pasa a ser 54), el siguiente número 53), nuevo:

“53) Zona de tránsito calmado: Vía o conjunto de vías emplazadas en zonas urbanas, definidas dentro de una determinada área geográfica, en las que a través de condiciones físicas u operacionales de las vías se establecen velocidades máximas de circulación inferiores a las establecidas en esta ley, pudiendo éstas ser de 40 kilómetros por hora, 30 kilómetros por hora o 20 kilómetros por hora;”.

3) Agrégase, en el inciso quinto del artículo 5°, a continuación de la expresión “vehículos de la escuela”, lo siguiente: “, a los postulantes a licencia de conducir que se encuentren realizando el examen práctico acompañados de un funcionario municipal habilitado para tales efectos y a los conductores de 18 o más años, de vehículos motorizados de tres ruedas, cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora”.

4) En el artículo 7:

a) Intercálase en el inciso primero, entre las palabras “vehículo” y “facilitarlo”, la expresión “motorizado o a tracción animal”.

b) Intercálase en el inciso segundo, entre la palabra “vehículo” y la frase “a quien no porte”, la expresión “motorizado o a tracción animal”.

5) Intercálase en el inciso primero del artículo 8, entre la palabra “vehículos” y la expresión “no podrán”, la frase “motorizados y a tracción animal”.

6) En el artículo 13:

a) Agrégase, en el número 2) de su inciso primero, luego del punto y coma final, que pasa a ser punto seguido, lo siguiente: “Para la conducción de los triciclos motorizados de carga, los conocimientos teóricos se acreditarán mediante un examen simplificado, en los términos que lo establezca el Reglamento respectivo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;”.

b) Modifícase su acápite denominado “LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE C”, del modo que sigue:

i) Agrégase, en su número 2, la siguiente oración final: “Este requisito no será exigible a quienes postulen a esta licencia para conducir triciclos motorizados de carga.”.

ii) Incorpórase, a continuación del número 2, el siguiente párrafo:

“El otorgamiento de la licencia Clase C para conducir triciclos motorizados de carga sólo habilitará para la conducción de este tipo de vehículos.”.

7) Intercálase en el artículo 30, entre la palabra “transportes” y el punto final, la expresión “motorizados y no motorizados”.

8) Modifícase el artículo 31, en los siguientes términos:

a) En su inciso primero:

i) Reemplázase la expresión “Clases B y C”, por la siguiente: “de Clase C”.

ii) Intercálase, a continuación de la locución “o Especial Clase D”, la siguiente: “o de varias a la vez”.

b) Agrégase, en el inciso segundo, la siguiente oración final: “Su enseñanza deberá promover el conocimiento, respeto y cuidado de los derechos y deberes de los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.”.

9) Agrégase, en el artículo 67, el siguiente inciso segundo:

“En ningún caso los vehículos motorizados de 3 ruedas, destinados al transporte de carga, podrán transportar personas en los espacios destinados a carga.”.

10) En el artículo 79:

a) Reemplázase la frase “Las motocicletas, motonetas, bicimotos, triciclos y bicicletas no podrán” por la siguiente: “Ningún vehículo podrá”.

b) Sustitúyese la frase “fueron diseñados y equipados” por la siguiente: “fue diseñado o equipado”.

c) Reemplázase la expresión “El acompañante” por la siguiente: “Tratándose de motocicletas, motonetas y bicimotos, el acompañante”.

11) Incorpórase, en su artículo 89, el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando el actual inciso tercero a ser cuarto:

“Sólo en el caso de los triciclos motorizados de carga, la revisión técnica consistirá en una inspección ocular de los elementos de seguridad del vehículo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determine en el Reglamento respectivo, los que se verificarán, de igual modo, en las correspondientes plantas.”.

12) En el artículo 104:

a) Intercálase en el literal c) del número 1, entre las expresiones “de detención” y “y no deberán”, la frase “o la línea de detención adelantada, en su caso,”.

b) Reemplázase en el literal b) del número 2 la frase “línea de detención o, si no la hubiera”, por la siguiente: “línea de detención, la línea de detención adelantada, en su caso, o, si no las hubiera”.

13) Agrégase, en el artículo 113, el siguiente inciso tercero:

“En todo caso, los vehículos de 3 ruedas, destinados al transporte de carga, no podrán circular por autopistas y autovías.”.

14) Intercálase en el número 1 del artículo 116, entre la palabra “vehículo” y los vocablos “que va”, la palabra “motorizado”.

15) Intercálase en el artículo 117, entre las expresiones “Ningún vehículo” y “podrá circular”, el término “motorizado”.

16) Intercálase en el artículo 118, entre la palabra “peatones” y el punto final, la frase “o conductores de ciclos”.

17) En el artículo 120:

a) Intercálase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero:

“En caso que un vehículo motorizado adelante o sobrepase a bicicletas u otros ciclos, deberá mantener una distancia prudente respecto al ciclo de aproximadamente 1,50 metros, durante toda la maniobra.”.

b) Agrégase el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“En caso que el vehículo adelantado sea un vehículo no motorizado, el conductor de éste deberá permitir la maniobra, acercándose al costado derecho o izquierdo de la pista, según corresponda.”.

18) En el artículo 121:

a) Reemplázase al final del número 1 la expresión “, y” por un punto y coma.

b) Reemplázase al final del número 2 el punto y aparte por la siguiente expresión “, y”.

c) Agrégase el siguiente número 3, nuevo:

“3.- Cuando se sobrepase a ciclos que circulen por la pista izquierda.”.

d) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“Adicionalmente, los conductores de ciclos, motocicletas o motonetas podrán sobrepasar por la misma pista a otros vehículos, por cualquiera de los costados de éstos, para alcanzar la línea de detención o la línea de detención adelantada, según corresponda. Esta maniobra deberá efectuarse a una velocidad moderada, tomando las precauciones necesarias para realizarla con seguridad y siempre que los vehículos a los que se sobrepase se encuentren detenidos.”.

19) Intercálase al final del número 1 del artículo 125, entre la expresión “a otros” y el punto y coma, la siguiente frase: “, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 y en el artículo 130”.

20) Intercálase en el inciso primero del artículo 134, entre las frases “los otros vehículos que circulen” y “y los peatones”, la frase “, los ciclos que circulen en ciclovía”.

21) Modifícase el artículo 135, en los siguientes términos:

a) Intercálase, en su número 1, a continuación de la expresión “borde de la calzada”, la frase “, a menos que exista una ciclovía, en cuyo caso dicho viraje deberá hacerse lo más cerca del elemento segregador”.

b) Agrégase el siguiente inciso final:

“En caso de congestión, los conductores procurarán mantener despejadas las intersecciones y deberán permitir, de forma alternada, el viraje de los vehículos que acceden a la vía.”.

22) Intercálase en el inciso tercero del artículo 138, entre el término “horizontalmente” y el punto final, la frase “, pudiendo además utilizar un señalizador eléctrico adosado a su cuerpo”.

23) Agrégase en el artículo 144 el siguiente inciso tercero:

“Con todo, el conductor del vehículo deberá siempre respetar los límites máximos de velocidad prescritos en el artículo siguiente.”.

24) En el artículo 145:

a) Reemplázase en el inciso primero la frase “Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán”, por el vocablo “Serán”.

b) Reemplázase en el punto 1.1 del número 1, el guarismo “60” por “50”.

25) En el artículo 146:

a) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero, y así sucesivamente:

“Asimismo, las Municipalidades en las zonas urbanas, por razones fundadas, podrán establecer zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.”.

b) Reemplázase el actual inciso segundo, que pasa a ser tercero, por el siguiente:

“Estas modificaciones deberán contar con informe previo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Secretaría Regional Ministerial competente, y deberán darse a conocer por medio de señales oficiales.”.

26) En el artículo 147:

a) Intercálase en el inciso primero, entre la palabra “vehículo” y la expresión “a una velocidad”, el vocablo “motorizado”.

b) Intercálase en el inciso segundo, entre la palabra “vehículo” y la coma que le sucede, la palabra “motorizado”.

27) Intercálase en el inciso segundo del artículo 153, entre las palabras “conductor” y “abrir”, la locución “y pasajeros”.

28) En el artículo 154:

a) Sustitúyese en el número 7, la conjunción “y” por un punto y coma.

b) Reemplázase en el número 8 el punto final por la expresión “, y”.

c) Agrégase, a continuación del número 8, el siguiente número 9:

“9.- De vehículos motorizados en las ciclovías.”.

29) Reemplázase en el número 3 del artículo 162 la expresión “calles o caminos” por “calles, caminos o ciclovías”.

30) Intercálase en el número 14 del artículo 167, entre las frases “de un túnel” y “o sobre un puente”, lo siguiente: “, en ciclovías”.

31) Intercálase en el artículo 189, entre la palabra “retenidas” y el punto final, la frase “, precisando el tipo de vehículo involucrado”.

32) Intercálase en el número 2 del artículo 199, entre la palabra “Conducir” y la expresión “sin haber obtenido”, la frase “un vehículo motorizado o a tracción animal”.

33) Intercálase en el número 5 del artículo 200, entre la palabra “patente” y el punto y coma, la frase “cuando ésta sea exigible conforme con lo dispuesto en el artículo 51”.

34) Intercálase, en el número 7 del artículo 201, a continuación de la palabra “vehículo”, el término “motorizado”.

35) Intercálase entre el artículo 220 y el Título Final, el siguiente Título XX:

“TITULO XX

DE LAS BICICLETAS Y OTROS CICLOS

(ARTS. 221-224)

Artículo 221.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento que regule las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su

correcta operación. Se entenderá por condiciones de gestión y seguridad de tránsito, los requisitos de diseño y características técnicas con las que deberán planificarse, implementarse y mantenerse las ciclovías. Asimismo, dicho reglamento definirá las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad de los ciclos.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus secretarías regionales ministeriales, autorizará, mediante resolución, la operación de las ciclovías que cumplan los requisitos indicados en el reglamento señalado en el inciso anterior. Dicha resolución deberá indicar el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos y el sentido del tránsito que tendrá, entre otros aspectos que el reglamento señale.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, además, establecer prohibiciones de circulación sobre las ciclovías para tipos específicos de ciclos, considerando sus dimensiones, estructura u otras similares que puedan afectar la correcta operación de las ciclovías, en los términos que señale el referido reglamento.

Artículo 222.- Para la circulación en zonas urbanas los conductores de ciclos deberán respetar las siguientes reglas:

a) Los ciclos deberán transitar por las ciclovías. A falta de éstas lo harán por la pista derecha de la calzada. Constituyen una excepción a la obligación de transitar por la pista derecha de la calzada, los siguientes casos:

i.- Los establecidos en los números 1 y 2 del artículo 116.

ii.- En vías unidireccionales, cuando exista una pista de uso exclusivo de buses ubicada al costado derecho de la calzada. En esta situación, los ciclos deberán circular por el costado izquierdo de la pista izquierda. Tratándose de vías bidireccionales, esta disposición se aplicará sólo en caso de existir bandejón central o mediana.

iii.- Cuando el ciclo deba virar a la izquierda, lo que deberá hacer de conformidad con las normas del Título X.

b) Los ciclos podrán circular excepcionalmente por aceras adecuando su velocidad a la de los peatones, y respetando en todo momento la preferencia de éstos, cuando no exista una ciclovía y sólo en los siguientes casos:

i. Tratándose de conductores menores de 14 años o adultos mayores.

ii. Tratándose de personas que circulen con niños menores de 7 años.

iii. Tratándose de personas con alguna discapacidad, como también aquéllas de movilidad reducida.

iv. Aun existiendo una ciclovía, cuando las condiciones de ésta o de la calzada, o las condiciones climáticas hagan peligroso continuar.

En caso de que la circulación por la ciclovía o la calzada se vea imposibilitada, el conductor del ciclo podrá utilizar excepcionalmente la acera, respetando siempre la prioridad del peatón y los vehículos que ingresen a las edificaciones o emerjan de éstas. El desplazamiento deberá efectuarlo a velocidad de peatón, alejado de las edificaciones o cierres, y si el flujo peatonal es muy alto deberá descender del ciclo.

c) En el caso de tener que utilizar un cruce peatonal, el conductor del ciclo deberá detenerse antes del mismo y atravesarlo a velocidad reducida, respetando siempre la prioridad del peatón, a velocidad de peatón y si el flujo peatonal es muy alto deberá descender del ciclo.

d) Los peatones deberán cruzar las ciclovías por los lugares debidamente señalizados y no podrán permanecer ni caminar por ellas.

Artículo 223.- Son deberes de los conductores de ciclos los siguientes:

a) Conducir un ciclo atento a las condiciones del tránsito, sin utilizar elementos que dificulten sus sentidos de visión y audición.

b) Conducir un ciclo equipado con al menos un sistema de freno que sea eficaz.

c) En caso de transportar menores de 7 años, el conductor deberá ser mayor de edad.

d) En caso de utilizar un sistema de remolque para el transporte de personas, animales o mercancías, el conductor deberá ser mayor de edad. En todo caso, dicho sistema deberá cumplir los estándares definidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 224.- Las bicicletas deberán estacionarse preferentemente en los lugares habilitados para ello, dejando en todos los casos un espacio para la libre circulación de peatones.

Queda prohibido aferrar por cualquier medio las bicicletas en zonas reservadas para carga y descarga en la calzada en el horario dedicado a dicha actividad, en zonas de estacionamiento para personas con discapacidad, en zonas de estacionamiento prohibido conforme señalización, en paradas de transporte público y en pasos de peatones.

Los estacionamientos de bicicletas quedan única y exclusivamente reservados a este tipo de vehículo.”.

36) Reemplázase en el epígrafe del Título Final la expresión “(ARTS. 220-221)” por la siguiente: “(ARTS. 225-226)”; pasando los artículos 221 y 222, que este título contiene, a ser artículos 225 y 226, respectivamente.

Artículo 2°.- Modifícase el inciso primero del artículo 12 del decreto supremo N° 2.385, del Ministerio del Interior, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto ley N° 3.063, de 1979, sobre rentas municipales, de la siguiente manera:

a) Intercálase, en el párrafo primero de su letra a), a continuación del término “camionetas”, la frase “, triciclos motorizados de carga”.

b) Agrégase, en el número 7 de su letra b), a continuación de la palabra “bicimotos”, la frase “, triciclos motorizados de carga cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora”.”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Esta ley comenzará a regir transcurridos seis meses desde su publicación.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de un plazo de dieciocho meses, a contar de la fecha de la publicación de esta ley, para dictar los reglamentos a los que ésta hace referencia.

Artículo segundo.- Las ciclovías existentes al momento de la publicación de esta ley deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que defina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el plazo de tres años, contado desde la dictación del reglamento a que se refiere el artículo 221.

Artículo tercero.- Los triciclos motorizados de carga que se encuentren circulando por las calles y caminos del país a la fecha de publicación de la presente ley tendrán un plazo de seis meses, contado desde la referida publicación de la misma, para obtener el certificado de revisión técnica respectivo, inscribirse en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación y obtener su placa patente única. Cumplido el trámite anterior, quedarán habilitados para circular por las calles y caminos que la presente ley determina.”.

- - - - -

Acordado en sesión celebrada el día **10 de enero de 2018**, con la asistencia del Honorable Senador señor Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), de la Honorable Senadora señora Adriana Muñoz D´Albora, de los Honorables Senadores señores Alejandro García Huidobro, Manuel Antonio Matta Aragay y Manuel José Ossandón Irrázabal, de las Honorables Diputadas señoras Loreto Carvajal Ambiado y Clemira Pacheco Rivas y de los Honorables Diputados señores Iván Norambuena Farías, Leopoldo Pérez Lahsen y Mario Venegas Cárdenas.

Sala de la Comisión Mixta, a 11 de enero de 2018.

JULIO CÁMARA OYARZO
Abogado Secretario Accidental de la Comisión Mixta