

SEGUNDO INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la Ley de Tránsito, para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte.

BOLETÍN N° 10.217-15

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 segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, con urgencia calificada de "simple" el 2 de agosto de 2017.

ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA

El artículo segundo del proyecto, en su totalidad, debe ser conocido por la Comisión de Hacienda, ya que su contenido se refiere a materias de rentas municipales, en concreto, a precisiones relacionadas con el pago del permiso de circulación por parte de triciclos motorizados, por lo que ello incide en materias financieras del Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en el artículo 27 del Reglamento del Senado.

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: artículos primero y segundo transitorios.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: 1, 4, 5, 6, 16, 21, 24, 25 y 28.

III.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: 2, 3, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 27, 33 y 36.

IV.- Indicaciones rechazadas: 15, 17, 18, 22, 23, 26, 29 y 32.

V.- Indicaciones retiradas: 11, 19 y 20.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: 30, 31, 34 y 35.

Al estudio de este proyecto de ley asistió, además de los miembros de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, el Honorable Senador señor José García Ruminot.

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la participación de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia; del Asesor Legislativo del Ministerio, señor Fernando Abarca y de los Periodistas de dicha Secretaría de Estado, señoras Isabel Chandía y Valentina Ríos y señor Gonzalo Castro.

Asistió como oyente autorizada por el Presidente de la Comisión, la Directora del Centro Bicultura y Presidenta del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes, señora Amarilis Horta.

Asimismo, asistieron los Asesores del Honorable Senador señor García Huidobro, señor Cristián Rivas; del Honorable Senador señor Girardi, señora Victoria Fullerton y señor Andrés Aguilera; del Honorable Senador señor Letelier, señor José Fuentes; del Honorable Senador señor Matta, señor Hugo Ilabaca; del Honorable Senador señor Ossandón, señora Israela Rosenblum y señor José Huerta; del Instituto Igualdad, señora Evelyn Pino y señor Rodrigo Márquez y de la Segpres, señores Luis Batallé y Daniel Portilla.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

La Comisión se abocó al estudio de las 36 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

Numeral 2)

Artículo 2º Letra h) Número 53) propuesto

La letra h) del artículo 2º aprobado en general,
es del siguiente tenor:

“h) 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: Conjunto de vías emplazadas en zonas urbanas, definidas dentro de una determinada área geográfica, en las que a través de condiciones físicas de las vías se establecen velocidades 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;”.

A esta letra h), se presentaron 6 indicaciones signadas con los N°s 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

Indicación N° 1

1.- Del Honorable Senador señor Matta, para sustituir la palabra “Conjunto” por “Vía o conjunto”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia,** manifestó que la misma tiene por objeto precisar que la zona de tránsito lento podrá disponerse respecto de una vía o un conjunto de ellas, a fin de evitar que se entienda que aquélla sólo pueda conformarse por una pluralidad vial.

En efecto, agregó, puede ocurrir que ciertas comunas sólo cuenten con una vía para disponer la zona antes referida, por lo que la precisión contemplada por la indicación en examen es acertada.

Por las razones antes expresadas, respaldó a la presente propuesta.

En votación la indicación N° 1, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Ossandón, la aprobó sin modificaciones.

Indicaciones N°s 2 y 3

2.- Del Honorable Senador señor Matta, y 3.- del Honorable Senador señor Girardi, para agregar después del vocablo “físicas” la expresión “y operacionales”.

En discusión estas indicaciones, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, consultó si las mismas serían redundantes.

El Asesor Legislativo de la Ministra, señor Fernando Abarca, indicó que la distinción efectuada por las indicaciones en análisis es pertinente, en tanto las condiciones físicas de una vía dicen relación con la infraestructura propia de la misma (su ancho, textura de superficie, entre otros), mientras que las condiciones operacionales se refieren a los requisitos para circular en tales vías (la velocidad máxima de desplazamiento, su señalética, entre otros).

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, a fin de otorgar la flexibilidad que se necesite, en cada caso, para la vía de que se trate, sugirió cambiar la conjunción “y” presente en el texto de la indicación por “u”, con el objetivo de dejar establecido este punto en términos alternativos y no copulativos.

En votación las indicaciones N°s 2 y 3, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Ossandón, las aprobó con enmiendas, reemplazando la conjunción “y” por la expresión “u” del texto de las mismas.

Indicaciones N^{os} 4, 5 y 6

4.- Del Honorable Senador señor Matta, 5.- del Honorable Senador señor Girardi, y 6.- del Honorable Senador señor Ossandón, para intercalar a continuación de la palabra “velocidades” la voz “máximas”.

En discusión estas indicaciones, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, señaló que las mismas sólo pretenden precisar la referencia a las velocidades máximas de circulación por las zonas de tránsito calmado.

En votación las indicaciones N^{os} 4, 5 y 6, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Ossandón, las aprobó sin modificaciones.

- - - - -

Numeral ...), nuevo

Artículo 5^o

El artículo 5^o de la Ley de Tránsito, señala que ninguna persona podrá conducir un vehículo motorizado o a tracción animal, sin poseer una licencia expedida por el Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de una Municipalidad autorizada al efecto; o un permiso provisional que los Tribunales podrán otorgar sólo a los conductores que tengan su licencia retenida por proceso pendiente; o una boleta de citación al Juzgado, dada por los funcionarios a que se refiere el artículo 4^o en reemplazo de la licencia o del permiso referido; o una licencia o permiso internacional vigente para conducir vehículos motorizados, otorgado al amparo de tratados o acuerdos internacionales en que Chile sea parte.

Los nacionales de otros países, que permanezcan en calidad de turistas en Chile, podrán conducir un vehículo motorizado durante el plazo de la respectiva autorización de turismo, portando la licencia vigente de conductor, otorgada según las leyes de su país, que sea equivalente a la Licencia No Profesional Clase B contemplada en el artículo 12.

En uso de sus atribuciones el tribunal competente podrá exigir la presentación de una traducción oficial de la licencia del extranjero.

Los documentos antes indicados otorgados en el país, son instrumentos públicos.

Se exceptúa de la exigencia establecida en el inciso primero de este artículo a los alumnos en práctica de las escuelas de conductores que, acompañados de un instructor habilitado, lo hagan en vehículos de la escuela.

A este artículo 5º, se presentó una indicación signada con el N° 7.

Indicación N° 7

7.- Del Honorable Senador señor Girardi, para consultar un numeral nuevo, del siguiente tenor:

“...) Agrégase al último inciso del artículo 5 la siguiente oración final: “Los postulantes a licencia de conducir que se encuentren realizando el examen práctico acompañado de un funcionario municipal habilitado para tales efectos, así como a los conductores de 18 o más años, de vehículos motorizados de tres ruedas destinados al transporte de carga, cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora.”.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia**, expresó que la misma tiene por finalidad establecer, como excepciones a la exigencia de contar con licencia de conducir, a quienes se encuentran realizando su examen práctico, como también a los conductores de los referidos vehículos motorizados de tres ruedas, denominados coloquialmente como “toritos”.

Tales ciclos, agregó, son adquiridos principalmente por personas de la tercera edad. De ahí, que la mencionada excepción sólo se aplique respecto de tales vehículos cuando ellos están destinados al transporte de carga y cuando su velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, indicó que los criterios de velocidad y capacidad de carga deben ser considerados como factores de exención en estos casos, pudiendo añadirse, en su opinión, además, el criterio del peso de tales móviles.

Sin perjuicio de lo anterior, sugirió identificar adecuadamente qué tipo de vehículo en concreto es el que reúne las características antes señaladas, en tanto sólo respecto de tales es que operarían la excepción en cuestión. En esa línea, solicitó al Ejecutivo traer

imágenes de aquéllos, así como consultar al Servicio Nacional del Adulto Mayor (SENAMA), sobre la opinión respecto del particular.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, precisó que, sin perjuicio de que los conductores de los vehículos en examen sean principalmente personas de la tercera edad, la excepción abarcaría, asimismo, a todos aquellos quienes transiten en tales móviles, reuniendo los requisitos contemplados para ello en la indicación en examen.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, por otra parte, en lo referente al contenido del artículo 8 de la Ley de Tránsito, consultó si las exigencias allí consagradas se aplican tanto a vías públicas y a vías privadas.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, afirmó que el ámbito de aplicación de la Ley de Tránsito son las vías públicas y no los espacios privados, por lo que dichas exigencias no serían procedentes respecto de estos últimos.

Posteriormente, exhibió la siguiente lámina, en donde se muestra el coloquialmente denominado “torito”, el cual es el prototipo de los vehículos en comento.



El Honorable Senador señor Girardi, señaló que la excepción en comento, además, se explica de acuerdo a la tecnología empleada por estos vehículos, los cuales son eléctricos, por lo que se debe incentivar su uso, en tanto presentan ventajas por ser silenciosos, no contaminantes y energéticamente más eficientes.

Asimismo, sugirió contemplar para tales medios un

sistema de certificación distinto al de revisión técnica, el cual pueda estar radicado en las Direcciones de Tránsito de las Municipalidades.

En seguida, señaló que dichos vehículos, de igual forma, fomentan el emprendimiento de diversas actividades tecnológicas, por lo que propuso un tratamiento diferenciado de los mismos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, manifestó que la indicación en examen sólo pretende exceptuar de la obligación de contar con licencia de conducir a los postulantes que se encuentren realizando el examen práctico para acceder a aquella y a los conductores de vehículos motorizados de tres ruedas destinados al transporte de carga, cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora.

El Honorable Senador señor Ossandón, señaló que, en su opinión, no deben contemplarse en la excepción en comento a las bicicletas con motor (medios denominados coloquialmente como “mosquitos”), en tanto las mismas alcanzar velocidades superiores a los 30 kilómetros por hora.

A su vez, manifestó su respaldo a no exigir licencia de conducir a los vehículos de tres ruedas señalados en la indicación en estudio, en tanto los mismos alcanzar una velocidad reducida y presentar características mecánicas diferenciadas, por lo que sugirió, en este punto, mantener el statu quo, exceptuando a los conductores de aquéllos de contar con dicha licencia.

Por último, subrayó la importancia de definir de manera precisa el tipo de vehículo que quedará contemplado en las excepciones en comento, a fin de evitar que luego se importe un determinado modelo y posteriormente se modifique sin observar las exigencias aquí propuestas.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, expresó que a la luz de la indicación, todo vehículo motorizado que no se ajuste a los requisitos contemplados en esta última, no quedaría excluido de la exigencia de la licencia de conducir, aplicándose en estos casos el régimen general de la Ley del Tránsito. De ahí, agregó, que respecto de los denominados “toritos”, se proponga un trato diferenciado, en atención a sus condiciones particulares y velocidad reducida.

El Honorable Senador señor Girardi, manifestó que, asimismo, una de las finalidades perseguidas por la indicación en estudio es evitar el establecimiento de aspectos burocráticos sobredimensionados para los vehículos en comento, los que en su opinión

sólo requerirían de algún tipo de certificación municipal para su circulación, no siendo necesario que se sometan a la exigencia de contar con revisión técnica.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, subrayó que en tanto tratarse de medios destinados a la carga, se debe fijar específicamente la capacidad máxima de peso que podrán trasladar.

En seguida, expresó que, a su parecer, dichos medios no pueden circular por autopistas o vías de alta velocidad.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia**, precisó algunas cuestiones relativas a los vehículos de tres ruedas destinados a la carga, coloquialmente denominados como “toritos”, en los siguientes términos:

I. Características

- Son vehículos motorizados de 3 ruedas.
- Con motor eléctrico o a combustión. Existiendo de este segundo tipo sólo un modelo homologado.
- Potencia va desde los 650 a 1250 watts o hasta 250 c.c.
- Circulan por las calles y caminos del país.
- Capacidad de carga entre 250 y 500 kilogramos.
- Velocidades máximas pueden superar los 50 km/hr (eléctricos) y más de 80 km/hr (combustión).

II. Situación actual

- Deben ajustarse a toda la normativa general del sector (licencia de conducir, permiso de circulación y seguro obligatorio).
- Algunos de los problemas detectados es que se importan piezas y son armados dentro del país.
- Iniciado el proceso de fiscalización se advierte el incumplimiento de la normativa aplicable a vehículos motorizados, y son retirados de circulación.
- Se trata, especialmente, de vehículos con motor

eléctrico, que son ocupados por feriantes, jardineros u otros trabajadores por cuenta propia.

Posteriormente, señaló que las indicaciones presentadas al proyecto de ley en examen, y que abordan el particular, pretenden, básicamente, perseguir dos objetivos:

- Regularizar la situación de estos vehículos que se encuentran actualmente circulando.

- Establecer una regulación especial para los que se comercialicen en el futuro, dada la naturaleza y particularidades de los vehículos.

El Honorable Senador señor Girardi, expresó que, en conversaciones con agrupaciones de personas que utilizan a este medio de transporte, estos últimos le han manifestado que el mayor obstáculo que ellos se enfrentan para desplazarse válidamente con su vehículo, es la aprobación de la revisión técnica, por lo que sugirió fijar una certificación más simple, la cual se lleve a cabo por el Departamento de Tránsito de las Municipalidades, en donde se constate si se encuentran en buen estado ciertos elementos del móvil (tales como luces).

Lo anterior, agregó, en tanto las personas que emplean dichos medios son mini emprendedores, muchos de ellos de escasos recursos, que utilizan tal transportes como una herramienta de trabajo diario, que les permite sustentar económicamente a sus familias, acarreando diverso tipos de bienes.

Por último, indicó que por ser la mayoría de estos móviles de propulsión eléctrica, por lo tanto no contaminante, con la desburocratización antes sugerida, se incentiva su uso, contribuyendo a una menor contaminación ambiental.

El Honorable Senador señor García Huidobro, concordó con lo señalado por quien le antecedió en el uso de la palabra, señalando que se debe simplificar el acceso a una certificación que permita circular válidamente a los conductores de tales vehículos.

Sin perjuicio de lo anterior, y en atención a las velocidades máximas que pueden alcanzar aquéllos, sugirió establecer el requisito de que sus conductores cuenten con un tipo de licencia de conducir especial, la que pudiera ser asimilada a la Clase C, para motocicletas.

El Honorable Senador señor Girardi, sugirió, además, no exigir respecto de los móviles en examen ni permiso de circulación ni seguro obligatorio, o en caso de requerir este último, que se

ajuste a condiciones especiales.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, recogiendo las observaciones de los Honorables señores Senadores, y en virtud de ellas, señaló que las mismas giraban en torno a los siguientes puntos, referentes a la regulación de los coloquialmente denominados “toritos”.

- Establecer una regulación específica, a la que se deban adaptar, en un determinado plazo, los vehículos que se encuentran en circulación, y a la que se someterán los que en el futuro lo hagan.

- Disponer de una certificación para tales medios de transporte, a cargo de las Municipalidades, similar a lo que actualmente se hace respecto de los carros de arrastre.

- Exigir una licencia de conducir especial, simplificada, asimilable a la Clase C, para motocicletas.

- No exigir permiso de circulación ni seguro obligatorio para tales vehículos, o en caso de requerir el segundo, someterlo a condiciones especiales.

En los demás puntos de la regulación, agregó, se aplicaría la normativa general.

A partir de lo anteriormente expuesto, manifestó que la postura del Ejecutivo, respecto de los vehículos en comento, es la siguiente:

- Mantener la exigencia de revisión técnica, pero bajo la forma de una inspección ocular o simplificada, conservando que la misma se efectúe en las actuales plantas de revisión, pero a un menor valor.

- Mantener la exigencia de seguro obligatorio, en tanto las velocidades de tales móviles poder alcanzar velocidades superiores a 30 km/hr.

- Conservar la exigencia de inscripción de placa patente en el Servicio de Registro Civil e Identificación, en tanto los Municipios no siempre cuentan con toda la información digitalizada. Además, agregó, la mayoría de los vehículos de este tipo en circulación satisfacen este requisito.

- Condicionar la exención de la exigencia de licencia de conducir a vehículos cuyas velocidades no excedan de los 30 km/hr, sin perjuicio de hacer presente que muchos de los modelos presentan

capacidades máximas superiores a ese límite. De ese modo, añadió, se fijaría una licencia de conducir simplificada para los vehículos que superen ese límite, similar a la actual licencia clase C.

El Asesor Legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Fernando Abarca, explicó que actualmente los requisitos para acceder a la licencia clase C, además de los generales, son: tener idoneidad para su adquisición, ser mayor de edad, la aprobación de un examen teórico y práctico, contar con cédula nacional de identidad y la presentación de una declaración jurada sobre no consumo de drogas.

De ese modo, la propuesta fija que, para aquellos “toritos” que no sobrepasen los 30 km/h de velocidad, se requiera de una licencia a la cual se acceda previa rendición de un examen teórico y práctico (definido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones), ser mayor de 18 años de edad, contar con cédula nacional de identidad, idoneidad moral y tener licenciatura de educación general básica.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, manifestó que, en su opinión, si bien el porcentaje de la población que cuenta con la educación básica cursada es alto, existen ciertos sectores, como por ejemplo, algunos trabajadores agrícolas, en donde la verificación de este requisito, lamentablemente, no ocurre, por lo que puede transformarse en un obstáculo para acceder a dichas licencias.

Por consiguiente, sugirió reemplazar tal exigencia por el requisito de saber leer y escribir o, simplemente, que a través de los exámenes respectivos, se acredite que la persona en cuestión identifique correctamente toda la señalética vial.

El Honorable Senador señor Girardi, sugirió no incrementar las condiciones para que los usuarios de los vehículos en comento puedan desplazarse válidamente con ellos, en tanto se trata de personas con escasos recursos, cuyo principal sustento se encuentra, precisamente, en las actividades económicas que pueden realizar con este tipo de transporte (recolección de cartones, reciclaje de elementos, traslado de alimentos hacia ferias, entre otros).

Asimismo, sugirió revisar la posibilidad de que incluso el requisito de enseñanza básica sea eliminado en el caso de la actual licencia clase C.

Respecto del resto de los requisitos, manifestó su acuerdo.

El Honorable Senador señor García Huidobro,

propuso examinar la equiparación, en este punto, de las exigencias aplicables a las bicicletas, en tanto estas últimas alcanzar velocidades de hasta 60 km/hr, sin que requieran de licencia alguna para su conducción.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, señaló que la posición del Ejecutivo es fijar una licencia especial sólo para el caso de los conductores de los denominados “toritos”, sin efectuar modificaciones a la actual regulación de la licencia clase C.

El Honorable Senador señor Ossandón, expresó que, en su opinión, el principal problema no lo constituye la regulación de las licencias en este ámbito, sino que la verificación de que los vehículos en comento cumplan con la certificación requerida para su desplazamiento seguro, a fin de que se acredite que reúnen las condiciones técnicas necesarias para ello, por ejemplo, en lo referente a los frenos del vehículo.

En esa línea, sugirió incorporar una definición legal de este tipo de transporte, en donde ciertos aspectos técnicos sean contemplados.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, sugirió que, a partir del texto de la indicación en examen, se genera la respectiva definición legal de “toritos” en el artículo 2° de la Ley de Tránsito, incorporándose como elemento técnico para ello, la capacidad de carga de tales vehículos, la que incluso puede llegar hasta los 500 kilogramos.

El Asesor Legislativo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Fernando Abarca, indicó que en el mercado actualmente existen “toritos” de 250, 300, 400 y 500 kilogramos de capacidad de carga.

El Honorable Senador señor Ossandón, indicó que con el cambio de la “catalina” o piñón mecánico del vehículo, se puede alterar la velocidad máxima del mismo, por lo que sugirió poner énfasis, además, en este aspecto, especialmente al momento de la venta de tales transportes.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, señaló que la modificación, contraria a la ley, de tales vehículos, no debe desvirtuar la proposición de la regulación en discusión, por lo que sugirió exentar de los requisitos de licencia de conducir sólo a aquellos “toritos” que alcancen una velocidad máxima de 30 km/h, dejando sujetos a tal exigencia a los restantes, siendo procedente respecto de ellos el acceso a una licencia clase C simplificada, en concordancia con lo

propuesto por el Ejecutivo en tal punto.

El Honorable Senador señor Girardi, expresó que, en su opinión, existiría acuerdo sobre los siguientes puntos del particular:

- Fijación de una inspección ocular como una forma de revisión técnica simplificada para tales vehículos.

- Exigencia de licencia de conducir, también simplificada, sólo para aquellos móviles que alcancen velocidades superiores a los 30 km/h.

- Para acceder a dicha licencia, se fijaría como requisito un test teórico simplificado, acompañado de un examen práctico, sin que sea una exigencia adicional el contar con la enseñanza básica rendida.

- Efectuar una definición legal de “toritos” en el artículo 2° de la Ley de Tránsito.

Sobre tales acuerdos, subrayó, es necesario avanzar y plasmarlos en el articulado de la presente iniciativa.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, concordando con lo propuesto por quien le antecedió en el uso de la palabra, sugirió hacer una diferenciación en este ámbito, a fin de ordenar el presente debate.

En tal sentido, indicó que, en su opinión, es razonable, en el contexto de la indicación, exceptuar de la exigencia de contar con licencia de conducir sólo a aquellos vehículos que alcancen, como velocidad máxima, los 30 km/hr, para luego, en la definición de los “toritos”, ocupar como criterio la capacidad de carga de los mismos.

Lo anterior, resaltó, en tanto de esa forma se engloba con el concepto a los distintos vehículos de esta naturaleza, independientemente de la velocidad máxima que alcancen, con la única limitación de englobar en esta categoría a los móviles que presenten una determinada capacidad de carga. En esa línea, indicó que, a su parecer, los 500 kilogramos le parece un estándar muy riesgoso, que puede afectar la seguridad y convivencia vial de este tipo de transportes.

El Honorable Senador señor García Huidobro, sugirió fijar los 300 kilogramos de capacidad de carga como límite, a fin de que ése sea la limitación conceptual para que el vehículo pueda ser entendido, legalmente, como “torito” o no.

De exceder tal capacidad, agregó, el vehículo debiese cumplir con todos los requisitos, sin que sea procedente la aplicación de regulación especial a su respecto.

El Honorable Senador señor Matta, concordó con la propuesta efectuada por el Honorable Senador señor García Huidobro, enfatizando que dicho límite se ajusta con estándares razonables de seguridad vial hacia el peatón, en tanto capacidades de carga superiores, en su opinión, involucran parámetros aplicables a vehículos de mayor entidad.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, en consecuencia, sugirió la siguiente definición:

“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.”.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, concordó con la propuesta efectuada por quien le antecedió en el uso de la palabra, por lo que sugirió aprobar, además de aquélla, los siguientes puntos:

- Exigencia de licencia de conducir, también simplificada, sólo para aquellos móviles que alcancen velocidades superiores a los 30 km/h. Para acceder a dicha licencia, se fijaría como requisito un test teórico simplificado, acompañado de un examen práctico, sin que sea una exigencia adicional el contar con la enseñanza básica rendida.

- Fijación de una inspección ocular como una forma de revisión técnica simplificada para tales vehículos.

Para tales efectos, y por razones de técnica legislativa, se sugirieron las siguientes redacciones legales de los puntos antes descritos:

- **Definición legal, artículo 2º, número 41.1), nuevo, de la Ley de Tránsito.**

“f) Incorpórase el siguiente número 44.1), nuevo:

“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.”.”.

- Licencia clase C simplificada, artículo 13 de la Ley de Tránsito.

“6) En el artículo 13:

a) Agrégase en el número 2) de su inciso primero, luego del punto y coma (;), que pasa a ser punto seguido (.), la siguiente oración: “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 en su acápite denominado “LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE C” lo siguiente:

i) Intercálase entre la palabra “básica” y el punto aparte (.), que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

“Este requisito no será exigible a quienes postulen a esta licencia para conducir triciclos motorizados de carga.”.

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

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

- Inspección ocular, como forma de revisión técnica simplificada, artículo 89 de la Ley de Tránsito.

“11) Incorpórase a su artículo 89 el siguiente inciso tercero, pasando el actual 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.”¹.”.

En votación las propuestas antes descritas, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi, Matta y

¹ El contenido del artículo 89 de la Ley de Tránsito puede examinarse en la página 24 del presente informe.

Ossandón, las aprobó en los mismos términos. Lo anterior, en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado.

Posteriormente, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, propuso votar la indicación en examen, pero eliminando la frase “destinados al transporte de carga”, a fin de que puedan exentarse del requisito de licencia todos aquellos vehículos de tres ruedas que no superen la velocidad máxima de 30 km/h. Lo anterior, subrayó, en tanto muchos de estos vehículos ser utilizados por personas con discapacidad.

A la luz de lo anteriormente descrito, se sugirió la siguiente redacción de la indicación:

“Agrégase al inciso final del artículo 5° la siguiente oración, pasando el punto aparte (.) a ser coma (,):

“a los postulantes a licencia de conducir que se encuentren realizando el examen práctico acompañado 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.”.

En votación la indicación N° 7, 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 reseñados.

De ese modo, se hace presente que las modificaciones antes reseñadas pasaron a contemplarse como nuevos numerales del articulado, del modo que se describen tanto en el Capítulo de Modificaciones, como en la sección en donde se consagra el texto final de la presente iniciativa.

Numeral 6)

Artículo 31

El artículo 31 de la Ley de Tránsito, dispone que las Escuelas para Conductores podrán ser de clase A, para Conductores Profesionales y no profesionales, y, de Clase B, para postulantes de licencia no profesional, Clases B y C, o Especial Clase D.

Las Escuelas deberán impartir los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias para la conducción de los vehículos motorizados a que se refiere la respectiva licencia.

El numeral 6) aprobado en general, es del siguiente tenor:

“6) Agrégase en el inciso segundo del artículo 31, a continuación del punto final, que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “Su enseñanza deberá promover el respeto y cuidado hacia los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.”.

A este numeral 6), se presentaron 3 indicaciones signadas con los N^{os} 8, 9 y 10.

Indicaciones N^{os} 8 y 9

8.- Del Honorable Senador señor Girardi, y 9.- del Honorable Senador señor Ossandón, para reemplazar en el inciso primero del artículo 31 la expresión “Clases B y C” por “Clases B y/o C”.

En discusión estas indicaciones, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, hizo presente que el contenido de las mismas responde a un proyecto presentado por el Honorable Senador señor Ossandón sobre el punto, junto con los Honorables Senadores señores García Huidobro y Guillier (**Boletín N° 9.815-15**).

Posteriormente, explicó que la dificultad que se presenta en el sector actualmente, y que las indicaciones en examen pretenden superar, es que sólo se pueden abrir Escuelas de Conductores para licencias clase C si se adosan a otro tipo de licencias de vehículos motorizados, por lo que no se puede iniciar actividades de dicho orden sólo destinadas a la conducción de motocicletas. De ese modo, agregó, es que se explica la modificación propuesta por las indicaciones en estudio.

Se hace presente que se sugirió cambiar, en el texto de la enmienda sugerida, la conjunción “y/o” por “o”, en tanto la primera es un anglicismo y con la segunda alcanzarse las mismas finalidades lingüísticas, manteniendo la corrección gramatical.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, solicitó dejar constancia que las propuestas en comento fueron abordadas, asimismo, por una Moción patrocinada, entre otros Honorables señores Diputados, por la Honorable Diputada señora Jenny Álvarez (**Boletín N° 10.503-15, en segundo trámite constitucional, actualmente radicado en esta Comisión para su primer**

informe reglamentario).

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, por último, sugirió mejorar la redacción de las indicaciones en análisis, a fin de precisar con claridad la finalidad antes descrita.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, señaló que la finalidad de las mismas es posibilitar la existencia de Escuelas de Conductores de distinto tipo, sin que sea necesario que, para impartir clases para optar a la licencia clase C, se requiera, además, disponer de cursos para otro tipo de vehículos.

El Honorable Senador señor Ossandón, a fin de que quede plasmado adecuadamente el objetivo perseguido por las indicaciones en examen, sugirió cambiar el texto de las mismas por la expresión “de Clase C”.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, sin perjuicio de concordar con la propuesta efectuada por quien le antecedió en el uso de la palabra, sugirió, además, añadir al final del inciso primero del artículo 31, entre la locución “o Especial Clase D” y el punto final (.), la frase “o de varias a la vez”.

Lo anterior, añadió, a fin de que quede explicitada la posibilidad de abrir Escuelas de Conductores para uno o más tipo de licencias de conducir.

Por otra parte, preguntó al Ejecutivo a qué vehículos se les aplica la licencia Clase D y si existen Escuelas de Conductores para esta última.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, expresó que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley de Tránsito, dicha licencia se exige para la conducción de maquinarias automotrices como tractores, sembradoras, cosechadoras, bulldozer, palas mecánicas, palas cargadoras, aplanadoras, grúas, motoniveladoras, retroexcavadoras, traíllas y otras similares.

A su vez, indicó que no existen actualmente Escuelas de Conductores para las licencias en comento.

Por último, afirmó que para acceder a aquéllas se debe haber cumplido los 18 años, saber leer y escribir y acreditar conocimientos y práctica de conducción de la maquinaria de que se trate.

El Honorable Senador señor Letelier, por su

parte, y volviendo a la propuesta contenida en la indicación, aseveró que la misma fija la libertad para abrir Escuelas de Conductores para los distintos tipos de licencia, sin que lo anterior signifique establecer como requisito para acceder a estas el últimas la aprobación de un curso impartido por aquéllas.

En votación las indicaciones N^{os} 8 y 9, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro y Ossandón, las aprobó con enmiendas, reemplazando la expresión “Clases B y/o C” por el término “de Clase C”, e incorporando, al final del inciso primero del artículo 31, entre la locución “o Especial Clase D” y el punto final (.), la frase “o de varias a la vez”.

Se hace presente que la modificación anterior, al enmarcarse como una enmienda al texto del numeral 6) aprobado en general, que pasó a ser 8), quedará comprendida como letra a. de este último, mientras que la redacción original del mismo pasará a contemplarse como letra b. de aquél, con las modificaciones introducidas por la aprobación de la indicación N^o 10. A su vez, el encabezado de tal numeral revestirá el siguiente tenor: “Modifícase el artículo 31 en los siguientes términos:”.

Indicación N^o 10

10.- Del Honorable Senador señor Matta, para agregar en el texto propuesto, después de la palabra “promover”, la expresión “el conocimiento,”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia,** respaldó el contenido de la misma.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, consultó qué es lo que se pretende promover con el texto incorporado por la propuesta en examen, a saber, normativa, derechos y deberes de los peatones, entre otros.

El Honorable Senador señor Matta, en su calidad de autor de la presente indicación, expresó que la finalidad de la incorporación del verbo rector agregado por esta última es englobar todos los aspectos relativos a la convivencia vial respecto de peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, por su parte, expresó que, además de lo señalado por quien le antecedió en el uso de la palabra, la

indicación perseguiría incorporar un determinado estándar de conducta de vehículos motorizados hacia los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, manifestó su respaldo a la indicación, sugiriendo reemplazar, además, la expresión “hacia”, contenida en el numeral 6) del texto aprobado en general, que pasó a ser 8), por la frase “de los derechos y deberes de”.

Lo anterior, a fin de que quede plasmado sobre qué aspectos en concreto es que debe recaer la acción de conocimiento propuesta por la indicación en estudio.

En votación la indicación N° 10, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro y Ossandón, la aprobó con modificaciones, reemplazando, además, la expresión “hacia”, contenida en el numeral 6) del texto aprobado en general, que pasó a ser 8), por la frase “de los derechos y deberes de”.

De ese modo, se hace presente que con ocasión de las modificaciones introducidas al numeral 6), que pasó a ser 8), por la aprobación de las indicaciones N^{os} 8, 9 y 10, el texto de aquél resulta reemplazado por el siguiente:

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

a. Reemplázase en su inciso primero la expresión “Clases B y C” por el término “de Clase C”, e intercálase entre la locución “o Especial Clase D” y el punto final (.) la frase “o de varias a la vez”.

b. Agrégase en el inciso segundo del artículo 31, a continuación del punto final, que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “Su enseñanza deberá promover el conocimiento, respeto y cuidado de los derechos y deberes de los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.”.

Numeral ...), nuevo

Artículo 51

El artículo 51 de la Ley de Tránsito, señala que los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso de circulación otorgado por las Municipalidades y el certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.

Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

La placa patente única deberá obtenerse en la Oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción.

El certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.

A este artículo 51, se presentó 1 indicación signada con el N° 11.

Indicación N° 11

11.- Del Honorable Senador señor Girardi, para incorporar el siguiente numeral nuevo:

“...) Agrégase al inciso primero del artículo 51 la siguiente oración final: “Este seguro no será exigible a los vehículos de 3 ruedas, destinados al transporte de carga, cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora.”.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia**, expresó que el artículo 51 de la Ley de Tránsito establece los requisitos de todo vehículo para circular, a saber, placa única, permiso de circulación y seguro obligatorio.

De esa forma, y en línea con lo propuesto con la indicación N° 7, se pretende exceptuar a los vehículos en comento de tales exigencias.

El Honorable Senador señor Matta, sugirió precisar el tipo de vehículos de que se trata, a fin de evitar incluir dentro de dicha exención a ciclos que, efectivamente, puedan superar dicha velocidad de circulación, independientemente de que el conductor lo haga.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, señaló que al ser estos vehículos empleados mayormente por personas de la tercera edad, se entiende la excepción propuesta por la presente indicación, en tanto ser tales móviles los principales medios de desplazamiento de aquéllos.

No obstante lo expresado, sugirió examinar la ubicación adecuada del texto propuesto por la indicación.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, afirmó que en caso de que los vehículos en comento puedan superar los 30 kilómetros por hora como velocidad máxima, ellos serían excluidos de la presente excepción, independientemente del hecho de que el conductor alcance o no dicha velocidad.

El Honorable Senador señor Girardi, sin perjuicio de los argumentos antes descritos, en su calidad de autor de la presente indicación, la retiró, en tanto haberse acordado, durante la discusión de la indicación N° 7, que el seguro obligatorio continuaría como una exigencia aplicable a este tipo de vehículos.

Numeral ...), nuevo

Artículo 67

El artículo 67 de la Ley de Tránsito, dispone que en los vehículos motorizados de carga no se podrá transportar personas en los espacios destinados a carga, cualquiera que sea la clase de vehículo, salvo en casos justificados, y adoptando las medidas de seguridad apropiadas.

A este artículo 67, se presentó 1 indicación signada con el N° 12.

Indicación N° 12

12.- Del Honorable Senador señor Girardi, para contemplar un numeral nuevo, del siguiente tenor:

“...) Agrégase al artículo 67 el siguiente inciso segundo:

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

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia**, expresó que de acuerdo al texto de la misma, quedarían comprendidos dentro de la prohibición contemplada cualquier tipo de triciclos destinados a la carga, independientemente de la tracción que empleen para desplazarse.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, sugirió intercalar en el texto de la misma, entre las expresiones “los vehículos” y “de 3 ruedas”, el término “motorizados”, a fin de que sólo los medios que cuenten motor queden sujetos a la prohibición propuesta, evitando que triciclos no motorizados (como por ejemplo, los utilizados usualmente por feriantes), resulten inmersos en la misma.

En votación la indicación N° 12, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro y Ossandón, la aprobó con modificaciones, intercalando en el texto de la misma, entre las expresiones “los vehículos” y “de 3 ruedas”, el término “motorizados”.

Numeral ...), nuevo

Artículo 89

El artículo 89 de la Ley de Tránsito dispone que las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Asimismo, establece que la referida revisión técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna.

Por último, fija que dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.

Hacemos presente que la modificación introducida a este artículo se originó y se acordó durante la discusión

de la indicación N° 7. Por lo tanto, nos remitimos a lo ahí informado².

Numeral ...), nuevo

Artículo 113

El artículo 113 de la Ley de Tránsito, indica que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá prohibir, por causa justificada, la circulación de todo vehículo o de tipos específicos de éstos, por determinadas vías públicas. Esta facultad será ejercitada de oficio o a petición de las Municipalidades o de la Dirección de Vialidad, según corresponda.

Sin perjuicio de lo anterior, Carabineros de Chile queda autorizado para adoptar, en forma transitoria, medidas que alteren el tránsito de vehículos o su estacionamiento en las vías públicas cuando circunstancias especiales lo hagan necesario.

A este artículo 113, se presentó 1 indicación signada con el N° 13.

Indicación N° 13

13.- Del Honorable Senador señor Girardi, para consultar un nuevo numeral, del tenor que sigue:

“...) Agrégase al 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, ni por las demás vías, calles o caminos que determine, por resolución fundada, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente.”.

En discusión esta indicación, se hizo presente que la misma es considerada como inadmisibles, en tanto establece una nueva atribución a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones, por lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República.

² El debate de la indicación N° 7 se encuentra recogido en las páginas 6 a 17 del presente informe.

Sin perjuicio de lo anterior, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia**, señaló que la facultad propuesta por la indicación actualmente se encuentra radicada en la Secretaría de Estado que encabeza, la cual ha delegado dichas atribuciones a las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones

Por lo tanto, sugirió revisar el Decreto Supremo N° 83, del año 1985, de la Cartera del ramo, en donde se establece toda la regulación referente a la circulación de vehículos por vías autorizadas y prohibidas.

De ese modo, agregó, a la luz de la indicación se podría efectuar una regulación genérica, o por parte de cada una de las Secretaría Regionales Ministeriales antes indicadas, prohibiendo el desplazamiento de los referidos vehículos por las vías expresadas en el texto de la indicación. Lo anterior, subrayó, siempre mediante resolución fundada.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, sugirió precisar conceptualmente los términos empleados en la indicación, excluyendo ciertos tipos de vehículos, principalmente de su circulación por autopistas y vías estructurantes, a saber, aquellos de estabilidad precaria que transportan carga.

El Honorable Senador señor García Huidobro, sugirió revisar la indicación en examen, en tanto sostener que, teóricamente, pueden luego existir vehículos que presenten las condiciones en comento y que no constituyan un riesgo, ni para el conductor ni para terceros, su desplazamiento en dicho tipo de vías.

Además, prosiguió, el radicar dicha facultad de exclusión en cada Secretaría Regional Ministerial no resulta conveniente, en tanto poder existir no uniformidad en el despliegue de dicha medida a lo largo del territorio.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, manifestó que lo propuesto por la misma ya se contempla como facultad de la Secretaría de Estado que encabeza, por lo que sugirió reemplazar en su texto la oración “el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente” por “el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, conforme a las facultades del inciso primero de este artículo”.

A su vez, señaló que los conceptos de autopista y autovía efectivamente se encuentran reconocidos por la regulación reglamentaria del sector, contenida en el Decreto Supremo N° 83, del año 1985, que define redes viales básicas, dictada por el organismo del cual es

titular, el que establece que:

Autopista. Es una vía de elevada capacidad y velocidad de operación entre 80 y 100 km/hr., presenta condiciones de accesibilidad fuertemente restringidas, en relación a otras vías y en especial con respecto a las actividades y usos de suelo colindantes. Atiende desplazamientos de larga distancia que ocurren predominantemente en automóviles y en flujos elevados. Atiende también los viajes de entrada y salida de la ciudad.

Autovía. Es una vía que presenta características similares a las de una autopista, pero adaptadas al caso urbano. Esto se manifiesta principalmente en que la segregación es menos rigurosa con respecto a otras vías y al entorno urbano y, en consecuencia, la velocidad de operación levemente inferior.

Por último, señaló que la utilización del concepto de camino público no es procedente de aplicar en este ámbito, en tanto contemplar tanto caminos urbanos como rurales, siendo precisamente por estos últimos por los cuales se pretende que los vehículos contemplados por la indicación transiten.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, a fin de evitar cualquier reparo de inadmisibilidad respecto de la indicación en examen, sugirió eliminar de su texto la oración “, ni por las demás vías, calles o caminos que determine, por resolución fundada, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente”.

Lo anterior, en tanto de esa forma no se están incorporando nuevas atribuciones a organismos públicos, con lo que no se invade la iniciativa exclusiva presidencial, y lograrse, de igual modo, la finalidad perseguida por la propuesta.

En votación la indicación N° 13, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro y Ossandón, la aprobó con modificaciones, suprimiendo de su texto la siguiente oración “, ni por las demás vías, calles o caminos que determine, por resolución fundada, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente”.

Numeral 16)

Artículo 135

El artículo 135, de la Ley de Tránsito, señala que el conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar en una intersección, lo hará como sigue:

1.- Viraje a la derecha: la iniciación de un viraje a la derecha y el viraje mismo deberá hacerse tan cerca como sea posible de la cuneta de la mano derecha o del borde de la calzada. Con todo, en el caso de viraje a la derecha debidamente señalado por un vehículo de carga articulado compuesto de camión tractor y semirremolque, o de camión y remolque, no regirá lo prevenido anteriormente, debiendo los demás conductores aguardar que dicho vehículo termine su maniobra;

2.- Viraje a la izquierda: para efectuar un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito hacia otra vía de doble tránsito, el vehículo deberá aproximarse al costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde transita y, después de pasar la intersección, deberá entrar a la otra vía, tomando el lado derecho de su eje o de la línea central;

3.- Para efectuar un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito a una de tránsito en un solo sentido, el vehículo deberá tomar previamente el costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde se transita e ingresar a la pista más próxima a su viraje, y

4.- El viraje a la izquierda desde una vía de tránsito en un solo sentido hacia otra de doble tránsito, deberá efectuarse de manera que el vehículo, una vez pasada la intersección, tome el costado derecho del eje o de la línea central de la vía de doble tránsito.

El numeral 16) aprobado en general, es del siguiente tenor:

“16) Intercálase en el número 1 del artículo 135, entre la expresión “borde de la calzada” y el punto seguido, la frase “, a menos que exista una ciclovía, en cuyo caso dicho viraje deberá hacerse lo más cerca del elemento segregador”.

A este artículo 135, se presentó 1 indicación signada con el N° 14.

Indicación N° 14

14.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar el siguiente inciso final al artículo 135:

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

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Matta**, señaló que la idea de la misma ya se encontraría recogida en la regulación actual de la Ley de Tránsito. Manifestación de ello, agregó, es el despliegue de líneas marcadas en cierto tipo de intersecciones.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, indicó que la finalidad de la indicación es evitar el bloqueo de intersecciones en todos los casos, incluso en aquellas hipótesis en donde no se encuentran demarcadas líneas cruzadas en tales pasos.

Lo anterior, añadió, a fin de disponer de una pauta de comportamiento, en el ámbito de la convivencia de medios, en contextos de congestión y embotellamiento.

El Honorable Senador señor Matta, indicó que el problema que se suscita en este campo es una cuestión cultural, como por ejemplo, el transitar por la vía derecha o izquierda, según sea el caso, impidiendo a los conductores doblar, en la intersección respectiva, en aquellas hipótesis en donde está permitido continuar en tales direcciones con luz roja.

De ese modo, sugirió visualizar el problema, además, desde esta perspectiva.

El Honorable Senador señor García Huidobro, expresó que el problema, en muchos casos, es que el conductor advierte la señalética muy encima, lo que acarrea congestiones y otros males, por lo que sugirió que el punto sea abordado claramente en el texto de la indicación, a fin de luego difundirlo adecuadamente, sin que el conductor tenga que corroborar, en cada caso, si está o no habilitado para efectuar una maniobra. Lo anterior, a fin de incorporar esta regla como patrón de conducta.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, se manifestó conceptualmente de acuerdo con la indicación en examen, sin perjuicio de sugerir eliminar el término embotellamiento, en tanto no ser una expresión técnica recogida en la nomenclatura de la Ley de Tránsito.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, manifestó su respaldo a la misma, sin perjuicio de sugerir la eliminación de la expresión “o embotellamiento” de su texto, en tanto dicho concepto no estar recogido dentro del articulado de la Ley de

Tránsito.

En votación la indicación N° 14, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro y Ossandón, la aprobó con modificaciones, eliminado de su texto la expresión “o embotellamiento”.

Se hace presente que la modificación anterior, al enmarcarse como una enmienda al texto del numeral 16) aprobado en general, que pasó a ser 21), quedará comprendida como letra b. de este último, mientras que la redacción original del mismo pasará a contemplarse como letra a. de aquél, sustituyéndose la expresión “del artículo 135” por el vocablo “de su inciso primero”. A su vez, el encabezado de tal numeral revestirá el siguiente tenor: “Modifícase el artículo 135 en los siguientes términos:”.

De ese modo, se hace presente que con ocasión de las modificaciones antes descritas, el texto del numeral 16), que pasó a ser 21), resulta reemplazado por el siguiente:

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

a. Intercálase en el número 1 de su inciso primero, entre la expresión “borde de la calzada” y el punto seguido, 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.”.

Numeral 19)

Artículo 145

El artículo 145 de la Ley de Tránsito, indica que 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.

1.2.- Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1.- En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2.- En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3.- En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora. Los buses interurbanos podrán circular a 100 kilómetros por hora.

El numeral 19) aprobado en general, es del siguiente tenor:

“19) 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”.

A este numeral se presentó 1 indicación signada con el N° 15.

Letra b)

Indicación N° 15

15.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para suprimirla.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, se manifestó contrario a la disminución de la velocidad máxima de circulación en zonas urbanas, en tanto entender que la circulación en las ciudades, debido a la congestión, es actualmente menor a

los límites establecidos, por lo que dicha medida no tendría un efecto real, máxime si se considera la moderna tecnología incorporada a los vehículos.

El Honorable Senador señor García Huidobro, concordó con lo señalado por quien le antecedió en el uso de la palabra, indicando que, en vez de establecer la reducción generalizada de la velocidad máxima antes expresada, es necesario fijar parámetros claros para que en ciertas zonas de la ciudad se fije un límite inferior, cuando ello sea necesario para la seguridad vial, especialmente de los peatones.

El Honorable Senador señor Girardi, sugirió mantener el criterio plasmando en el texto aprobado en general, a fin de reducir la velocidad máxima de 60 a 50 km/h en zonas urbanas. Lo anterior, en tanto, en su opinión, las ciudades deben ser configuradas, primeramente, para el peatón, no siendo coherente con dicha idea el permitir la circulación de vehículos a altas velocidades, especialmente en áreas urbanas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó que, en su opinión, la reducción de velocidad antes referida es una medida necesaria en el marco de establecer medidas de convivencia entre diversos medios.

En esa línea, indicó que de los países OCDE, sólo Chile y México contemplan un límite de velocidad máxima urbana tan alto, por lo que la disminución de aquél resulta necesario, especialmente si muchos conductores, actualmente, inobservan dicha regla.

Por último, indicó que sin perjuicio de lo anterior, dentro de las propuestas contempladas por la iniciativa en examen, se encuentra la explicitación de la atribución de las Municipalidades para fijar incluso un límite menor de velocidad en ciertas áreas especialmente delicadas en términos de seguridad vial, como zonas en donde transitan escolares o áreas residenciales.

En votación la indicación N° 15, la Comisión, por tres votos en contra, de los Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), Girardi y Matta, y el voto a favor de los Honorables Senadores señores García Huidobro y Ossandón, la rechazó.

Numeral 29)

Artículo 201

El artículo 201 de la ley vigente, indica que son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1. Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 7, 29 y 39 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;

2. Infringir las normas del artículo 115;

3. Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 15 del artículo anterior;

4. Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 142 ó 143 sobre vehículos de emergencia;

5. No hacer las señales debidas antes de virar;

6. No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 137;

7. Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;

8. No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 75;

9. Detener o estacionar un vehículo en doble fila;

10. Destinar y mantener en circulación un vehículo de servicio público de pasajeros o de carga que no cumpla con los requisitos establecidos en la ley, su reglamento o aquellas normas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin perjuicio de lo establecido en el N° 26 del artículo 200 de la que será responsable el propietario del vehículo;

11. Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;

12. Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;

13. Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 110;

14. Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;

15. No cumplir las obligaciones que impone el artículo 176;

16. Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;

17. Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones o saltar vallas peatonales o pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;

18. Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

19. No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 19 y 24, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;

20. Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;

21. Infringir lo dispuesto en el artículo 118;

22. Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;

23. Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial;

24. No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;

25. Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 154 o estacionar en un paso para peatones, y

26. Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 167.

El numeral 29) aprobado en general, es del siguiente tenor:

“29) En el artículo 201:

- a) Intercálase en el número 7, entre la palabra “vehículo” y la expresión “sin silenciador”, el término “motorizado”.
- b) Elimínase del número 14 la expresión “bicicletas,”.

A este numeral 29), se presentaron 3 indicaciones signadas con los N^{os} 16, 17 y 18.

Letra b)

Indicación N° 16

16.- Del Honorable Senador señor Ossandón,
para eliminarla.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, señaló que la finalidad de la misma es preservar como sanción menos grave el hecho de conducir una bicicleta sin los elementos de seguridad necesarios para ello, como lo son, por ejemplo, el casco.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó sus cuestionamientos a abordar el punto desde un punto de vista estrictamente sancionatorio, esto es, conservando como infracción menos grave la falta antes descrita.

Así, señaló que si bien existe un cambio cultural en desarrollo, especialmente en lo referente a la utilización de casco de seguridad por parte de ciclistas, todavía existen áreas, como las zonas rurales, en donde el empleo de tal elemento es relativamente escaso.

Por tales razones, es que sugirió preservar el texto aprobado en general, rebajando la entidad de la sanción (de infracción menos grave a leve), lo que no conlleva, por cierto, a que dicha falta deje de existir como tal.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, expresó que el origen del proyecto de ley en estudio es fruto de un trabajo consensuado con distintas agrupaciones de la sociedad civil, quienes se mostraron proclives a rebajar la sanción en los términos antes referidos.

En seguida, señaló que la reducción de la multa no debe ser interpretada como una disminución en la relevancia del uso del

casco y demás elementos de seguridad de los ciclistas, quedando en manos de la Secretaría de Estado que encabeza realizar difusiones sobre el punto en tal sentido.

Por último, explicó que de acuerdo a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 200 de la Ley de Tránsito, infracción leve es toda transgresión que no esté contemplada como infracción gravísima, grave o menos grave, por lo que su tipificación, precisó, se consagra de manera residual. Asimismo, señaló que la entidad de la multa para tales casos se extiende de las 0,2 a las 0,5 UTM.

El Honorable Senador señor Ossandón, por su parte, propuso distinguir por zonas (rurales o urbanas) para efectos de disponer la infracción menos grave en comento, estableciendo como obligatorio, en todo caso, el empleo de chaleco reflectante en casos de que por razones de visibilidad ello sea necesario, recogiendo de ese modo lo sugerido por el Honorable Senador señor Navarro en la indicación N° 17.

Por último, manifestó que, en su opinión, la reducción de la infracción en los términos antes indicados, constituye una señal poco adecuada en materia de seguridad y convivencia vial, en tanto resta de importancia al uso, por parte de los ciclistas, de los elementos de seguridad en comento.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, aseveró que la distinción entre zonas rurales y urbanas es de compleja determinación, en tanto no existir claridad si para tal diferenciación se emplea el criterio de límites urbanos o un parámetro de densidad poblacional (o de residencias).

En seguida, afirmó que el empleo del casco es un cambio cultural en desarrollo, como también, de forma progresiva, lo es el uso del chaleco reflectante en los diversos casos en que ello es requerido. Lo anterior, añadió, sin perjuicio de la menor utilización de tales elementos en zonas rurales.

Por tales razones, es que sugirió que, más que preservar la falta en examen como una infracción menos grave, propuso disponer de un precepto en donde se fijen las obligaciones de seguridad que deben cumplir los ciclistas al desplazarse, en concreto, los elementos que deben contar para trasladarse (casco, frenos, chalecos reflectantes, entre otros).

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, se manifestó a favor de la propuesta efectuada por quien le antecedió en el uso de la palabra, señalando que tales obligaciones de seguridad podrían ser dispuestas de

manera gradual.

En esa línea, indicó que lo anterior se encuentra recogido en el nuevo artículo 221 incorporado por la presente iniciativa.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, expresó que precisamente por la severidad de la actual infracción, muchos Juzgados de Policía Local optan por no aplicar la sanción o reducirla significativamente. De esa forma, agregó, en términos de proporcionalidad y de efectividad sancionatoria, es razonable la reducción de la entidad de la falta en examen.

En votación la indicación N° 16, la Comisión, por tres votos a favor, de los Honorables Senadores señores Girardi, Matta y Ossandón, el voto en contra del Honorable Senador señor Letelier (Presidente) y la abstención del Honorable Senador señor García Huidobro, la aprobó sin modificaciones.

Indicación N° 17

17.- Del Honorable Senador señor Navarro, para reemplazarla por la siguiente:

“b) Agrégase en el número 14, antes del punto y coma, la siguiente expresión: “tales como frenos, luces, elementos reflectantes, chaleco reflectante cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, y otros accesorios de seguridad de los ciclos”.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, sugirió rechazarla por ser su contenido innecesario, en tanto el punto ser abordado por el nuevo artículo 221 incorporado por la presente iniciativa.

En votación la indicación N° 17, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Matta y Ossandón, la rechazó.

Letra ...), nueva

Indicación N° 18

18.- Del Honorable Senador señor Ossandón,

para consultar la siguiente letra, nueva:

“...) Agrégase el siguiente número 27:

“**27.** Utilizar de forma indebida el artefacto sonoro del que se encuentra provisto el vehículo, en los términos señalados en el inciso tercero del artículo 74.”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Ossandón**, afirmó que actualmente la falta descrita en la propuesta en examen se encuentra contemplada como infracción leve, por lo que aquélla pretende elevar dicha sanción a una contravención menos grave (de 0,5 a 1 UTM).

Sin perjuicio de lo anterior, reconoció la difícil fiscalización de tal infracción.

El Honorable Senador señor García Huidobro, sugirió mantener el statu quo en este punto, en tanto la propuesta puede generar complicaciones interpretativas al momento de aplicar la sanción, máxime si se aumenta su gravosidad.

En votación la indicación N° 18, la Comisión, por dos votos en contra, de los Honorables Senadores señores Letelier (Presidente) y García Huidobro, y el voto a favor del Honorable Senador señor Ossandón, la rechazó.

Numeral 30)

Artículo 221 Inciso primero

El inciso primero del artículo 221, aprobado en general, indica que 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.

A este inciso, se presentaron 2 indicaciones

signadas con los N^{os} 19 y 20.

Indicación N^o 19

19.- Del Honorable Senador señor Girardi, para reemplazar la oración que señala “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.”, por la siguiente: “Se entenderá por condiciones de gestión y seguridad de tránsito, los requisitos de señalización, demarcación y operación que deberán implementarse y mantenerse en las ciclovías, para su correcta operación.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia**, manifestó que la intención del Ejecutivo es efectuar una regulación más amplia que la proposición en examen, en lo referente a ciclovías.

Así, expresó que los elementos de señalización y demarcación, incorporados por la indicación en estudio restringen las atribuciones de la Secretaría de Estado que encabeza, en materias relevantes de diseño y condiciones técnicas de las ciclovías.

Por último, sugirió conservar, en este punto, el texto aprobado en general, en tanto ello estar en sintonía con las competencias que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo presenta en este ámbito.

El Honorable Senador señor Girardi, en su calidad de autor de la presente indicación, y en virtud de los argumentos antes descritos, la retiró.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, sin perjuicio del retiro de la indicación, dejó constancia de que, en su opinión, las definiciones técnicas y normativas de la regulación de las ciclovías no deben ser dispuestas en términos estáticos y rígidos, sino que por el contrario, de forma tal que admitan un cierto grado de flexibilidad. Lo anterior, agregó, a fin de evitar consecuencias jurídicas no deseadas al momento de la ejecución material de tales obras, así como la negativa de recursos públicos por no ajustarse aquéllas a especificaciones rígidas de diseño.

Indicación N^o 20

20.- Del Honorable Senador señor Matta, para reemplazar la frase “los requisitos de diseño y características técnicas” por “las características físicas y operacionales”.

El Honorable Senador señor Matta, en su calidad de autor de la presente indicación, y en virtud de las razones explicadas en la discusión de la propuesta anterior, la retiró.

Artículo 222

El artículo 222, aprobado en general, señala que 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, 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.

En caso que la circulación por la ciclovía o la calzada se vea imposibilitada, el conductor del ciclo podrá utilizar la acera comportándose como peatón, para lo cual deberá descender del mismo.

c) En el caso de tener que utilizar un cruce

peatonal, el conductor del ciclo deberá descender del mismo y realizar el cruce en calidad de peatón.

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

A este artículo 222, se presentaron 8 indicaciones signadas con los N^{os} 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28.

**Letra b)
Párrafo primero**

Indicación N° 21

21.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para intercalar en el encabezamiento, a continuación de la frase “respetando en todo momento la preferencia de éstos,”, la expresión “cuando no exista una ciclovía y”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier,** señaló que la misma apunta a explicitar, de mejor forma, la regla general de que la utilización de la vereda, por parte de los ciclistas, sólo procederá en caso de que no exista ciclovía.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, expresó que, a criterio del Ejecutivo, se debe conservar la regla general antes explicada, a fin de que el ciclista siempre transite por las ciclovías cuando ellas existan. En esa línea, señaló que la rebaja del límite de velocidad máxima urbana, precisamente, apunta en el mismo sentido, a fin de fomentar una convivencia vial más segura.

Por último, afirmó que, sin perjuicio de lo indicado, se debe apuntar a analizar las excepciones razonables a la regla general previamente referida.

En votación la indicación N° 21, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la aprobó sin modificaciones.

Ordinal i

Indicación N° 22

22.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar después de la locución “menores de 14 años” la siguiente: “, con movilidad reducida”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor Girardi** se manifestó a favor de mantener el texto aprobado en general en este punto, incorporando en una excepción diversa a esta a las personas con movilidad reducida.

En votación la indicación N° 22, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la rechazó.

Ordinal ii

Indicación N° 23

23.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para reemplazar la expresión “niños menores de siete años” por “menores de edad”.

En discusión esta indicación, el **Honorable Senador señor García Huidobro**, expresó que no es razonable extender la excepción para todos los menores de edad, en tanto hasta antes de los 18 años, los adolescentes presentar capacidades físicas y técnicas suficientes para desplazarse adecuadamente por la vía respectiva.

En votación la indicación N° 23, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la rechazó.

Ordinales ..., nuevos

Indicación N° 24

24.- Del Honorable Senador señor Girardi, para agregar después del ordinal ii el siguiente, nuevo:

“... Tratándose de personas con alguna discapacidad, como también aquellas de movilidad reducida.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, expresó que la misma permite que personas que, en general, cuenten con algún tipo de discapacidad (no sólo física) puedan transitar en ciclos por la acera, velando de esa forma por un mayor resguardo respecto de ello, en términos de seguridad vial.

En votación la indicación N° 24, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la aprobó sin enmiendas.

Indicación N° 25

25.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para agregar después del ordinal ii el siguiente, nuevo:

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

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, señaló que la misma aborda hipótesis de fuerza mayor, por lo que consideró razonable su incorporación al texto del proyecto.

El Honorable Senador señor García Huidobro, concordó con quien le antecedió en el uso de la palabra, considerando pertinente explicitar tales casos.

En votación la indicación N° 25, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la aprobó sin modificaciones.

Párrafo segundo

Indicación N° 26

26.- Del Honorable Senador señor Girardi, para

sustituirlo por el que sigue:

“En caso 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, a velocidad de peatón, alejado de la línea de edificación o cierre y si el flujo peatonal es muy alto, deberá descender del ciclo.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, indicó que la misma contempla las hipótesis en las cuales el ciclista deberá bajarse del ciclo y transitar por la acera, fijando, asimismo, las áreas de esta última por las que deberá desplazarse, y la prioridad que le debe otorgar en tales zonas al peatón.

Por consiguiente, agregó, se trata de la precisión y explicitación de una regulación poco clara en la actualidad.

El Honorable Senador señor García Huidobro, señaló que la indicación en examen complementa lo recogido por la propuesta anterior (indicación N° 25), por lo que sugirió revisarla en esa lógica.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, manifestó la siguiente propuesta de redacción sobre el punto:

“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.”.

El Honorable Senador señor Matta, sin perjuicio de concordar con la propuesta manifestada por el Ejecutivo, sugirió considerarla en el contexto de la indicación siguiente (indicación N° 27), en tanto existir mayores puntos de cercanía con esta última que con la propuesta en examen.

Así, propuso rechazar la indicación en análisis y aprobar con modificaciones la siguiente, bajo la redacción expresada por la señora Ministra.

En votación la indicación N° 26, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores

señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Matta y Ossandón, la rechazó.

Indicación N° 27

27.- Del Honorable Senador señor Ossandón, para reemplazarlo por el siguiente:

“En los casos de circulación por las aceras, el conductor del ciclo deberá, además, mantenerse alejado de la línea oficial, considerando que tanto el peatón como los vehículos que ingresen a las edificaciones o emerjan de éstas tendrán un derecho preferente de paso, por lo que deberá reducir la velocidad hasta la detención si fuere necesario y verificar que no existe peligro antes de continuar. Si el flujo peatonal es muy alto, deberá descender del ciclo.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, de acuerdo con lo expresado por el Ejecutivo y lo propuesto por el Honorable Senador señor Matta, sugirió aprobarla con enmiendas, bajo la siguiente redacción:

“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.”.

En votación la indicación N° 27, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Matta y Ossandón, la aprobó con modificaciones en los términos antes expresados.

Letra c)

Indicación N° 28

28.- Del Honorable Senador señor Girardi, para reemplazarla por la siguiente:

“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.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, manifestó que, sin perjuicio de concordar con la misma, resulta pertinente tener claridad respecto de los conceptos de cruce peatonal, paso de cebra, paso preferencial y, además, la regulación específica que norma el cruce de calles por parte de los peatones.

En votación la indicación N° 28, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la aprobó sin modificaciones.

Artículo 224

Inciso segundo

El inciso segundo del artículo 224, incorporado en el proyecto por el numeral 30) del texto aprobado en general por el Honorable Senado, dispone la prohibición de aferrar, por cualquier medio, las bicicletas a árboles, 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, en pasos de peatones y en espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público.

En este punto, se hace presente que el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, cuestionó la prohibición contemplada en el referido inciso segundo, en concreto, respecto de la posibilidad vedada a que los ciclistas puedan aferrar sus bicicletas a los árboles, situación que se agrava, en su opinión, en aquellos casos en donde sólo se puede salvaguardar la seguridad del ciclo aferrándolos a ellos, especialmente en zonas rurales.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, señaló que en tanto se pretende que las medidas contenidas en la indicación en examen sean aplicadas a nivel nacional, en zonas urbanas y rurales, se manifestó a favor de la eliminación del vocablo “árboles” del inciso en referencia.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, a su vez, expresó que, en su opinión, un proyecto de ley de convivencia vial que no contemple políticas de fomento a los estacionamientos de bicicletas presenta un déficit no menor, por lo que sugirió al Ejecutivo examinar el punto.

El Honorable Senador señor García Huidobro, resaltó que las motocicletas muchas veces se encuentran habilitadas para estacionarse en lugares en donde también se aparcan ciclos, por lo que consultó en qué situación quedarían las primeras al tenor de la disposición en comento.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, respondiendo primeramente a la inquietud efectuada por el Honorable Senador señor Letelier, señaló que la Cartera de Estado que encabeza se encuentra trabajando, conjuntamente, con Municipalidades y con el Metro para establecer acuerdos que permitan la ejecución de mayores estacionamientos para bicicletas.

Posteriormente, respecto de la consulta formulada por el Honorable Senador señor García Huidobro, expresó que en aquellos casos en donde se permita el estacionamiento tanto de motocicletas como de bicicletas, los conductores de las primeras no quedarán afectos a infracción alguna, en tanto no ser ese el espíritu de la disposición, ni deducirse a partir de su texto.

Luego, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, sugirió efectuar las siguientes modificaciones al inciso segundo del artículo 224, a fin de recoger los argumentos antes planteados:

- Suprimir la expresión “a árboles,”.
- Reemplazar la coma (,) presente entre los vocablos “transporte público y “en pasos de peatones” por la conjunción “y”.
- Eliminar la frase “y en espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público”.

En votación las propuestas antes descritas, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, las aprobó en los mismos términos antes formulados.

ARTÍCULO ..., NUEVO

Indicación N° 29

29.- Del Honorable Senador señor Navarro,

para consultar a continuación del artículo 224, el siguiente, nuevo:

“Artículo ...- Las infracciones a las normas establecidas en este Título podrán tener como prueba una foto o grabación de video.”.

En votación la indicación N° 29, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la rechazó.

NUEVOS ARTÍCULOS PERMANENTES

Indicación N° 30

30.- Del Honorable Senador señor Horvath, para agregar un nuevo artículo, del tenor que sigue:

“Artículo ...- Toda planificación urbana y de caminos interurbanos considerará la construcción de ciclovías, con los diseños apropiados para evitar accidentes entre modo de transportes, sin producir riesgos de accidentes ni absorción de contaminación.”.

Se hizo presente que la indicación en examen, además de incorporar nuevas funciones a organismos públicos, lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República, incide en la administración financiera del Estado, precisamente porque se requieren nuevos recursos públicos para llevar a cabo las funciones propuesta en aquélla. De ese modo, se afecta, asimismo, la iniciativa exclusiva presidencial, en lo referente a administración presupuestaria estatal, consagrada en el inciso tercero del artículo 65 del texto constitucional.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 30 como inadmisibles.

Indicación N° 31

31.- Del Honorable Senador señor Horvath, para contemplar el siguiente artículo nuevo:

“Artículo ...- Esta planificación y programa contemplará estacionamientos apropiados para las bicicletas y el transporte de ellas, en caso del uso, combinación e integración con otros modos de transporte.”.

Por los mismos argumentos descritos con ocasión del examen de la indicación N° 30, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 31 como inadmisibles.

Sin perjuicio de lo anterior, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier,** sugirió al Ejecutivo revisar, eventualmente, la incorporación de políticas de fomento de estacionamientos para bicicletas, en el marco del presente proyecto de ley sobre convivencia vial. Lo anterior, agregó, al menos de manera programática.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, señaló que el punto es abordado, en algunos aspectos por la Ley de Aportes a Espacios Públicos, sin perjuicio de manifestar que el Ejecutivo estudiará el punto.

Indicación N° 32

32.- Del Honorable Senador señor Horvath, para agregar un nuevo artículo, del tenor que se indica:

“Artículo ...- Los ciclistas deberán usar chalecos reflectantes y las medidas de protección que indique el reglamento.”.

En discusión esta indicación, la **Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia,** señaló que los

elementos de seguridad con los que deben contar los ciclistas se encuentran recogidos en el inciso primero del artículo 221 incorporado por el numeral 30) del texto aprobado en general.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, por las razones antedichas, sugirió rechazar la presente indicación por ser innecesaria.

En votación la indicación N° 32, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Girardi y Matta, la rechazó.

DECRETO LEY SOBRE RENTAS MUNICIPALES

Artículo 12

El artículo 12 del Decreto Supremo N° 2.385, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 3.063, de 1979, sobre rentas municipales, indica que los vehículos que transitan por las calles, caminos y vías públicas en general, estarán gravados con un impuesto anual por permiso de circulación, a beneficio exclusivo de la municipalidad respectiva, conforme a las siguientes tasas:

a) A los automóviles particulares, automóviles de alquiler de lujo, automóviles de turismo o de servicios especiales, station wagons, furgones, ambulancias, carrozas fúnebres - automóviles, camionetas y motocicletas se les aplicará la siguiente escala progresiva y acumulativa sobre su precio corriente en plaza:

Sobre la parte del precio que no exceda de sesenta unidades tributarias mensuales, 1%;

Sobre la parte del precio que exceda la cantidad anterior y no sobrepase de ciento veinte unidades tributarias mensuales, 2%;

Sobre la parte del precio que exceda la cantidad anterior y no sobrepase de doscientas cincuenta unidades tributarias mensuales, 3%;

Sobre la parte del precio que exceda la cantidad anterior y no sobrepase de cuatrocientas unidades tributarias mensuales, 4%, y

Sobre la parte del precio que exceda de cuatrocientas unidades tributarias mensuales, 4,5%.

El impuesto no podrá ser, en caso alguno, inferior a media unidad tributaria mensual. Para los fines de este artículo se entenderá como "precio corriente en plaza" de los respectivos vehículos el que determine anualmente el Servicio de Impuestos Internos, dentro de la primera quincena del mes de enero de cada año, mediante una lista de las distintas marcas y modelos de vehículos motorizados usados, clasificados de acuerdo al año de fabricación y con indicación, en cada caso, del precio corriente en plaza vigente a esa fecha, la que será publicada en el Diario Oficial u otro diario de circulación nacional que determine el Servicio de Impuestos Internos, dentro del mes de enero respectivo. Los valores consignados en esta nómina corresponderán a vehículos en buen estado de conservación y uso, tomando en consideración su año de fabricación.

Para la aplicación del impuesto, la referida determinación de precios corrientes en plaza regirá sin alteraciones durante el período de un año, contado desde el día 1 de febrero, debiendo las municipalidades utilizar la información proporcionada por el Servicio de Impuestos Internos.

En los casos en que un vehículo motorizado no estuviese indicado en la nómina, se considerará que su precio corriente en plaza vigente es aquel establecido en dicha lista para el vehículo que reúna similares características, tales como marca, modelo, año de fabricación, capacidad de carga o de pasajeros u otras.

b) A cada tipo de vehículos, que enseguida se indica, se aplicará el impuesto por permiso de circulación cuyo monto expresado en unidades o fracciones de unidades tributarias mensuales, se señala en cada caso:

1.- Automóviles de alquiler, de servicio individual o colectivo, con o sin taxímetro, una unidad.

2.- Vehículos de movilización colectiva de pasajeros, no comprendidos en los dos números anteriores, una unidad.

3.- Camiones:

a) de 1.750 a 5.000 kilogramos de capacidad de carga, una unidad;

b) de más de 5.000 y hasta 10.000 kilogramos, dos unidades, y

c) de más de 10.000 kilogramos, tres unidades.

4.- Tractocamiones:

- a) de 1.750 a 5.000 kilogramos de capacidad de arrastre de carga, media unidad;
- b) de más de 5.000 y hasta 10.000 kilogramos, una unidad, y
- c) de más de 10.000 kilogramos, una y media unidad.

A los semirremolques se les aplicará esta misma tabla de capacidad de carga y de monto de impuesto.

5.- Carros y remolques para acoplar a vehículos motorizados, hasta 1.750 kilogramos de capacidad de carga, media unidad.

A los de capacidad superior se les aplicará la tabla del N° 3.

6.- Tractores agrícolas o industriales y máquinas automotrices como sembradoras, cosechadoras, bulldozer, palas mecánicas, palas cargadoras, aplanadoras, grúas, motoniveladoras, retroexcavadoras, traíllas y otras similares, media unidad. Este impuesto sólo se aplicará cuando estos vehículos transiten por caminos, calles y vías públicas en general. Para la renovación de su permiso de circulación no será aplicable la primera parte del inciso primero del artículo 16.-.

7.- Motonetas, bicimotos y bicicletas con motor, un quinto de unidad.

La actividad de transporte terrestre de pasajeros y carga por carretera estará exenta de la contribución de patente municipal a que se refiere el artículo 23.-, con excepción de las empresas dedicadas a esta actividad y cuya renta líquida imponible, determinada para los efectos de la Primera Categoría de la Ley sobre Impuesto a la Renta, supere las 10 unidades tributarias anuales correspondientes al mes de diciembre del año anterior al pago de la patente.

Los vehículos de tracción humana y animal estarán exentos del derecho por permiso de circulación. Sin embargo, los propietarios de carros de mano y vehículos de tracción animal deberán empadronarlos en las municipalidades que correspondan a su domicilio, las que los proveerán de una placa permanente de identificación.

Los carros y remolques para acoplar a un vehículo motorizado deberán empadronarse en la municipalidad que corresponda al domicilio de su propietario, la que los proveerá de una placa permanente que

los identifique.

Para los efectos de la aplicación de la tabla de la letra a) y de los valores establecidos en la letra b) de este artículo, se considerará la unidad tributaria vigente en el mes anteprecedente al de vencimiento del período respectivo de pago establecido en el artículo 15.- o al de pago tratándose de vehículos que obtengan por primera vez permiso de circulación, y del caso contemplado en el artículo 22.-.

El impuesto por permiso de circulación que se determine al momento de concederlo a un vehículo, no experimentará variación alguna por causas sobrevinientes que afecten a éste.

El monto del impuesto que se determine conforme a este artículo, comprende absolutamente todos los servicios anexos que prestan las municipalidades, desde la revisión del estado mecánico hasta la emisión del padrón y distintivo de la placa en el vehículo respectivo, incluyéndose el precio de dicho distintivo; y, por tanto, en la liquidación y giro de los permisos de circulación no se considerará valor alguno que incremente el del impuesto que resulte de aplicar la escala y tasas de las letras a) y b) de este precepto.

Las empresas importadoras, distribuidoras y comercializadoras de vehículos motorizados estarán obligadas a proporcionar, a requerimiento del Servicio de Impuestos Internos y en la forma y plazo que su Director establezca, la información necesaria para la determinación de los avalúos de los vehículos que debe realizar dicho Servicio.

A este artículo se presentó una indicación signada con el N° 33.

Indicación N° 33

33.- Del Honorable Senador señor Girardi, para consultar un nuevo artículo, del tenor que sigue:

“...- Modifícase el inciso primero del artículo 12 del decreto 2385, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto ley N° 3063, de 1979, sobre rentas municipales, de la siguiente manera:

a) Intercalase en el inciso primero, letra a), entre la palabra “motocicletas” y la frase “se les aplicará” la siguiente expresión: “, sean de 2 o 3 ruedas,”.

b) Intercálase en la letra b), número 7, entre la

expresión “bicimotos” e “y bicicletas con motor”, la expresión: “, triciclos de tres ruedas destinados al transporte de carga y cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora.”.”.

En discusión esta indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, expresó que la misma pretende precisar el valor del permiso de circulación que tendrán que pagar los triciclos motorizados.

Sin perjuicio de lo anterior, solicitó, en conformidad al artículo 164 del Reglamento del Senado, votación separada de las dos letras contempladas en el texto de la presente propuesta.

El Honorable Senador señor García Huidobro, expresó que el punto debe ser configurado de forma tal de evitar que los vehículos antes referidos sufran un trato, en este contexto, más desfavorable que las motocicletas, como lo podría ser, eventualmente, en el caso del seguro obligatorio.

El Honorable Senador señor Ossandón, sugirió cambiar la fórmula de texto contemplada en la indicación por otra que haga referencia explícita a los coloquialmente denominados “toritos”.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, recogiendo lo señalado por quien le antecedió en el uso de la palabra, propuso adoptar la denominación de “triciclo motorizado de carga”, en tanto ser el término utilizado en la definición conceptual adoptada a este respecto.

En votación la letra a) de la indicación N° 33, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Matta y Ossandón, la aprobó con modificaciones, reemplazando su texto por el siguiente:

“a) Intercálase en la letra a) de su inciso primero, entre el término “camionetas” y la expresión “motocicletas”, el vocablo “, triciclos motorizados de carga”.”.

Posteriormente, en lo que respecta a la letra b) de la presente indicación, el **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, sugirió preservar el texto de aquélla, pero reemplazando, la expresión “triciclos de tres ruedas destinados al transporte de carga” por el término “, triciclos motorizados de carga cuya velocidad no supere los 30 kilómetros por hora”, a fin de emplear coherentemente la denominación adoptada al respecto en el articulado.

Sin perjuicio de lo anterior, propuso, asimismo, intercalar, en la letra f) (que pasó a ser g) del numeral 2) del artículo único (que pasó a ser artículo primero), entre las expresiones “sillas de ruedas,” y “coches para bebé”, la frase “motorizadas o no”, a fin de clarificar de que a tales medios no le serán aplicables las exigencias a que están sujetos los vehículos, independientemente de que aquéllas cuenten con un motor para su desplazamiento.

En votación la letra b) de la indicación N° 33, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Matta y Ossandón, la aprobó con modificaciones, reemplazando la expresión “triciclos de tres ruedas destinados al transporte de carga y cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora,” por el término “, triciclos motorizados de carga cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora.”.

Asimismo, en virtud de lo dispuesto en el inciso final del artículo 121 del Reglamento del Senado, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), García Huidobro, Matta y Ossandón, aprobó intercalar, en la letra f) (que pasó a ser g) del numeral 2) del artículo único (que pasó a ser artículo primero), entre las expresiones “sillas de ruedas,” y “coches para bebé”, la frase “motorizadas o no”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Indicación N° 34

34.- Del Honorable Senador señor Navarro, para incorporar el siguiente artículo transitorio:

“Artículo ...- Antes de noventa días contados desde la entrada en vigencia de esta ley el Ministerio elaborará una campaña comunicacional educativa de las medidas y alcances que esta ley contempla.”.

Se hizo presente que la indicación en examen, además de incorporar nuevas funciones a organismos públicos, lo que vulnera la iniciativa exclusiva presidencial en lo referente a la determinación de funciones y atribuciones de servicios públicos, en conformidad a lo establecido en el numeral 2° del inciso cuarto del

artículo 65 de la Constitución Política de la República, incide en la administración financiera del Estado, precisamente porque se requieren nuevos recursos públicos para llevar a cabo las funciones propuesta en aquélla. De ese modo, se afecta, asimismo, la iniciativa exclusiva presidencial, en lo referente a administración presupuestaria estatal, consagrada en el inciso tercero del artículo 65 del texto constitucional.

Por los argumentos antes descritos, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 34 como inadmisibles.

Sin perjuicio de lo anterior, el **Honorable Senador señor García Huidobro** concordó con lo propuesto por la indicación en referencia, considerando aconsejable que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones efectuara una campaña de difusión respecto de las medidas contempladas en la iniciativa en examen.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, indicó que la Secretaría de Estado que encabeza se encuentra elaborando videos educativos sobre el particular, así como acciones de difusión en redes sociales. No obstante ello, agregó, el particular será difundido, además, en el marco de la nueva política de seguridad vial a desplegarse a partir de noviembre del año en curso, sin perjuicio del financiamiento adicional que se ha solicitado para una campaña en este sentido.

Indicación N° 35

35.- Del Honorable Senador señor Navarro, para introducir un artículo transitorio del siguiente tenor:

“Artículo ...- Antes de noventa días contados desde la entrada en vigencia de esta ley el Ministerio de Transportes y el de Educación elaborarán en conjunto un programa de educación escolar cívica en esta materia, de las medidas y alcances que esta ley contempla y que al menos incluya los conceptos de buen peatón, buen pasajero y buen conductor.”.

Por los mismos argumentos descritos con ocasión del examen de la indicación N° 34, el Presidente de la

Comisión, Honorable Senador señor Letelier, en virtud de la atribución que le asiste en conformidad a lo establecido en el inciso primero del artículo 25 de la ley N° 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, y del inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado, declaró a la indicación N° 35 como inadmisibles.

Indicación N° 36

36.- Del Honorable Senador señor Girardi, para agregar el siguiente artículo transitorio:

“Artículo ...- Los vehículos motorizados de tres ruedas, destinados al transporte 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 6 meses, contados desde la publicación de la misma, para obtener un certificado de revisión técnica, 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 por circular por las calles y caminos que la presente ley determine. Para la conducción de los vehículos regularizados al amparo de la presente disposición no se requerirá estar en posesión de una licencia de conductor. En todo caso, su conductor deberá ser mayor de edad.”.

En discusión esta indicación, **el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Letelier**, sugirió adoptar, como criterio de vacancia legal, el del período anterior al de mes de marzo posterior a la publicación de la presente ley.

Ello, añadió, en tanto dicha ser tal oportunidad la fecha límite para pagar el permiso de circulación respectivo.

El Honorable Senador señor Matta, sugirió, a fin de simplificar con claridad el período en el que comenzarán a regir efectivamente las disposiciones de todo el articulado, especialmente las exigencias respecto de los triciclos motorizados, fijar como plazo el propuesto por la indicación, esto es, luego de seis meses a contar de la publicación de la presente iniciativa.

Por último, propuso agregar, luego del término “revisión técnica” la palabra “respectivo”, a fin de dar cuenta de la exigencia diferenciada en este ámbito, en lo que concierne a los triciclos motorizados.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Paola Tapia, concordó con quien le

antecedió en el uso de la palabra, sugiriendo además, por razones de coherencia normativa, reemplazar, en el texto de la indicación el término “vehículos motorizados de tres ruedas, destinados al transporte de carga,” por “triciclos motorizados de carga” y eliminar, asimismo, sus dos últimas oraciones.

En votación la indicación N° 36, la Comisión, por tres votos a favor, de los Honorables Senadores señores Letelier (Presidente), Matta y Ossandón, y la abstención del Honorable Senador señor García Huidobro, la aprobó con modificaciones, reemplazando en su texto la palabra “vehículos motorizados de tres ruedas, destinados al transporte de carga,” por “triciclos motorizados de carga”, agregando luego del término “revisión técnica” la palabra “respectivo” y eliminando, de igual modo, sus dos últimas oraciones, las cuales presentan el siguiente tenor:

“Para la conducción de los vehículos regularizados al amparo de la presente disposición no se requerirá estar en posesión de una licencia de conducir. En todo caso, su conductor deberá ser mayor de edad.”.

MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, 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

- Pasó a ser ARTÍCULO PRIMERO

Numeral 2)

Artículo 2°

Letra f), nueva

- Consultar una letra f), nueva, del siguiente tenor:

“f) Incorporárase el siguiente número 44.1), nuevo:

“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.”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 5x0).

Letra f)

- Pasó a ser letra g), con la siguiente enmienda:

- Intercalar, entre las expresiones “sillas de ruedas,” y “coches para bebé”, la frase “motorizadas o no,”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 4x0).

Letra g)

- Pasó a ser letra h), sin modificaciones.

Letra h)

- Pasó a ser letra i).

Número 53)

- Sustituir la palabra “Conjunto” por “Vía o conjunto”.

(Indicación N° 1, aprobada 4x0).

- Agregar después del vocablo “físicas” la expresión “u operacionales”.

(Indicaciones N°s 2 y 3, aprobadas con modificaciones 4x0).

- Intercalar a continuación de la palabra “velocidades” la voz “máximas”.

(Indicaciones N^{os} 4, 5 y 6 aprobadas 4x0).

Numeral 3), nuevo

Artículo 5º

Inciso quinto

- Consultar el siguiente numeral 3), nuevo, del siguiente tenor:

“3) Agrégase la siguiente oración final al inciso quinto de su artículo 5º, pasando el punto aparte (.) a ser coma (,):

“a los postulantes a licencia de conducir que se encuentren realizando el examen práctico acompañado 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.”.

(Indicación N° 7 aprobada con modificaciones 5x0).

Numerales 3) y 4)

- Pasaron a ser numerales 4) y 5), respectivamente, sin modificaciones.

Numeral 6), nuevo

Artículo 13

- Contemplar un numeral 6) nuevo, del siguiente tenor:

“6) En el artículo 13:

a) Agrégase en el número 2) de su inciso primero, luego del punto y coma (;), que pasa a ser punto seguido (.), la siguiente oración: “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 en su acápite denominado “LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE C” lo siguiente:

i) Intercálase entre la palabra “básica” y el punto aparte (.), que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

“Este requisito no será exigible a quienes postulen a esta licencia para conducir triciclos motorizados de carga.”.

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

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

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 5x0).

Numeral 5)

- Pasó a ser numeral 7), sin enmiendas.

Numeral 6)

- Pasó a ser 8).

Artículo 31

- Reemplazarlo por el siguiente:

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

a. Reemplázase en su inciso primero la expresión “Clases B y C” por el término “de Clase C”, e intercálase entre la locución “o Especial Clase D” y el punto final (.) la frase “o de varias a la vez”.

(Indicaciones N^{os} 8 y 9, aprobadas con modificaciones 3x0).

b. Agrégase en el inciso segundo del artículo 31, a continuación del punto final, que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “Su enseñanza deberá promover el conocimiento, respeto y cuidado de los derechos y deberes de los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.”.

(Indicación N° 10, aprobada con modificaciones 3x0).

Numeral 9), nuevo

Artículo 67

tenor: - Contemplar un numeral 9) nuevo, del siguiente

segundo: “9) Agrégase al artículo 67 el siguiente inciso

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

(Indicación N° 12, aprobada con modificaciones 3x0).

Numeral 7)

- Pasó a ser numeral 10), sin modificaciones.

Numeral 11), nuevo

tenor: - Contemplar un numeral 11) nuevo, del siguiente

“11) Incorpórase a su artículo 89 el siguiente inciso

tercero, pasando el actual 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.”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 5x0).

Numeral 8)

- Pasó a ser numeral 12), sin modificaciones.

Numeral 13), nuevo

Artículo 113

- Consultar un nuevo numeral 13), del tenor que sigue:

tercero: “13) Agrégase al artículo 113 el siguiente inciso

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

(Indicación N° 13, aprobada con modificaciones 3x0).

Numerales 9), 10), 11), 12), 13), 14) y 15)

- Pasaron a ser numerales 14), 15), 16), 17), 18), 19) y 20), respectivamente, sin modificaciones.

Numeral 16)

- Pasó a ser 21).

Artículo 135

- Reemplazarlo por el siguiente:

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

a. Intercálase en el número 1 de su inciso primero, entre la expresión “borde de la calzada” y el punto seguido, 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.”.

(Indicación N° 14, aprobada con modificaciones 3x0).

Numerales 17), 18), 19), 20), 21), 22), 23), 24), 25), 26), 27) y 28)

- Pasaron a ser numerales 22), 23), 24), 25), 26), 27), 28), 29), 30), 31), 32) y 33), respectivamente, sin modificaciones.

Numeral 29)

- Pasó a ser 34).

Artículo 201**Letra b)**

- Eliminarla.

(Indicación N° 16, aprobada 3x1x1 abstención)

Numeral 30)

- Pasó a ser 35).

Artículo 222

Letra b)

Párrafo primero

- Intercalar en su encabezamiento, a continuación de la frase “respetando en todo momento la preferencia de éstos,”, la expresión “cuando no exista una ciclovía y”.

(Indicación N° 21, aprobada 4x0).

Ordinal iii, nuevo

- Agregar el siguiente ordinal iii, nuevo:

“iii. Tratándose de personas con alguna discapacidad, como también aquellas de movilidad reducida.”.

(Indicación N° 24, aprobada 4x0).

Ordinal iv, nuevo

- Agregar el siguiente ordinal iv, nuevo:

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

(Indicación N° 25, aprobada 4x0).

Letra b)

Párrafo segundo

- Sustituirlo por el siguiente:

“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.”.

(Indicación N° 27, aprobada con modificaciones 4x0).

Letra c)

- Reemplazarla por la siguiente:

“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.”.

(Indicación N° 28, aprobada 4x0).

Artículo 224

Inciso segundo

- Modificarlo en los siguientes términos:

Suprimir la expresión “a árboles,”.

Reemplazar la coma (,) presente entre los vocablos “transporte público y “en pasos de peatones” por la conjunción “y”.

Eliminar la frase “y en espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público”.

(Artículo 121, inciso final del Reglamento del Senado, aprobado 4x0).

Numeral 31)

- Pasó a ser numeral 36), sin modificaciones.

ARTÍCULO SEGUNDO, nuevo

- Consultar un nuevo artículo segundo, del siguiente tenor:

“Artículo segundo.- Modifícase el inciso primero del artículo 12 del decreto supremo N° 2.385, de 1996, del Ministerio del Interior, 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 la letra a) de su inciso primero, entre el término “camionetas” y la expresión “y motocicletas”, el vocablo “, triciclos motorizados de carga”.

b) Intercálase en el número 7 de su letra b), entre la expresión “bicimotos” e “y bicicletas con motor”, la frase “, triciclos motorizados de carga cuya velocidad máxima no supere los 30 kilómetros por hora”.

(Indicación N° 33, aprobada con modificaciones 4x0).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS**Artículo tercero, nuevo**

- Agregar el siguiente artículo tercero transitorio:

“**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 6 meses, contado desde la 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 determine.”.

(Indicación N° 36, aprobada con modificaciones 3x1 abstención).

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 primero.**- 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 ciclista”.

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), nuevo:

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 la siguiente oración final al inciso quinto de su artículo 5º, pasando el punto aparte (.) a ser coma (,):

“a los postulantes a licencia de conducir que se encuentren realizando el examen práctico acompañado 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 (;), que pasa a ser punto seguido (.), la siguiente oración: “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 en su acápite denominado “LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE C” lo siguiente:

i) Intercálase entre la palabra “básica” y el punto aparte (.), que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

“Este requisito no será exigible a quienes postulen a esta licencia para conducir triciclos motorizados de carga.”.

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

“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. Reemplázase en su inciso primero la expresión “Clases B y C” por el término “de Clase C”, e intercálase entre la locución “o Especial Clase D” y el punto final (.) la frase “o de varias a la vez”.

b. Agrégase en el inciso segundo del artículo 31, a continuación del punto final, que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “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 al 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 a su artículo 89 el siguiente inciso tercero, pasando el actual 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 al 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 el número 1 de su inciso primero, entre la expresión “borde de la calzada” y el punto seguido, 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) En el artículo 201:

a) Intercálase en el número 7, entre la palabra “vehículo” y la expresión “sin silenciador”, 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 ciclovia 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 aquellas de movilidad reducida.

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

En caso de que la circulación por la ciclovia 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 segundo.- Modifícase el inciso primero del artículo 12 del decreto supremo N° 2.385, de 1996, del Ministerio del Interior, 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 la letra a) de su inciso primero, entre el término “camionetas” y la expresión “y motocicletas”, el vocablo “, triciclos motorizados de carga”.

b) Intercálase en el número 7 de su letra b), entre la expresión “bicimotos” e “y bicicletas con motor”, 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 6 meses, contado desde la 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 determine.”.

Acordado en sesiones celebradas los días **20 de junio de 2017**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Manuel Antonio Matta Aragay; **4 de julio de 2017**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Guido Girardi Lavín y Manuel José Ossandón Irrarrázabal; **11 de julio de 2017**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Pablo Letelier Morel (Presidente), Alejandro García Huidobro Sanfuentes, Guido Girardi Lavín y Manuel Antonio Matta Aragay y **1 de agosto 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 Irrarrázabal.

Sala de la Comisión, a 4 de agosto de 2017.

ANA MARIA 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 SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO, PARA INCORPORAR DISPOSICIONES SOBRE CONVIVENCIA DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

BOLETÍN N° 10.217-15.

I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transporte, resultando para ello necesario, entre otras medidas, definir y reconocer las diferentes especificidades de éstos, abordando aspectos relacionados con medidas para mejorar la seguridad vial, educación vial, estándares de operación y seguridad de ciclovías, junto con diferenciar a los ciclos del resto de los vehículos, señalando expresamente que los primeros son vehículos de aquellos clasificados como “no motorizados”.

Asimismo, se dispone de diversas reglas que regulan la circulación de vehículos de tres ruedas, y en especial, de triciclos motorizados destinados a la carga, en lo referente a licencia de conducir, revisión técnica y permiso de circulación exigibles para ello.

II. ACUERDOS:

Indicación N° 1, aprobada 4x0.

Indicaciones N°s 2 y 3, aprobadas con modificaciones 4x0.

Indicaciones N°s 4, 5 y 6, aprobadas 4x0.

Indicación N° 7, aprobada con modificaciones 5x0.

Indicaciones N°s 8 y 9, aprobadas con modificaciones 3x0.

Indicación N° 10, aprobada con modificaciones 3x0.

Indicación N° 11, retirada.

Indicación N° 12, aprobada con modificaciones 3x0.

Indicación N° 13, aprobada con modificaciones 3x0.

Indicación N° 14, aprobada con modificaciones 3x0.

Indicación N° 15, rechazada 3x1 a favor.

Indicación N° 16, aprobada 3x1x1 abstención.

Indicación N° 17, rechazada 4x0.

Indicación N° 18, rechazada 2x1 a favor.

Indicación N° 19, retirada.

Indicación N° 20, retirada.

Indicación N° 21, aprobada 4x0.

Indicación N° 22, rechazada 4x0.

Indicación N° 23, rechazada 4x0.

Indicación N° 24, aprobada 4x0.

Indicación N° 25, aprobada 4x0.

- Indicación N° 26, rechazada 4x0.
- Indicación N° 27, aprobada con modificaciones 4x0.
- Indicación N° 28, aprobada 4x0.
- Indicación N° 29, rechazada 4x0.
- Indicación N° 30, inadmisibile.
- Indicación N° 31, inadmisibile.
- Indicación N° 32, rechazada 4x0.
- Indicación N° 33, aprobada con modificaciones 4x0.
- Indicación N° 34, inadmisibile.
- Indicación N° 35, inadmisibile.
- Indicación N° 36, aprobada con modificaciones 3x1 abstención.

- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** la iniciativa se ordena sobre la base de dos disposiciones permanentes, a saber, un artículo primero, conformado por treinta y seis numerales, y un artículo segundo, compuesto por dos letras, más tres artículos transitorios.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.
- V. **URGENCIA:** calificada de “simple” el 2 de agosto de 2017.
- VI. **ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. la Presidenta de la República.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en la sesión ordinaria 24^a, de fecha 18 de mayo de 2016, por 107 votos a favor, ningún voto en contra, ningún pareo.
- IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** ingresó al Senado con fecha 18 de mayo de 2016, dándose cuenta en la sesión ordinaria 18^a, de la misma fecha, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Hacienda, en su caso.
- X. **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. Artículos 1º, 2º, 7º, 8º, 13, 30, 31, 79, 89, 104, 116, 117, 118, 120, 121, 125, 134, 135, 138, 144, 145, 146, 147, 153, 154, 162, 167, 189, 199, 200, 201.

2.- Decreto Supremo N° 2.385, de 1996, del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 3.063, de 1979, sobre Rentas Municipales. Artículo 12, letras a) y b) N° 7.

Valparaíso, 4 de agosto de 2017.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario