18829-15

BOLETÍN N°

MOCIÓN

PERIODO LEGISLATIVO 2026-2030 LEGISLATURA 374

Modifica la ley del Tránsito con el objeto de regular el uso de ciclos eléctricos, establecer exigencias a comercializadoras y plataformas de arriendos, crear una nueva categoría de ciclos eléctricos de alta velocidad y establece y un seguro especial

SESIÓN N° 85

FECHA 28-10-2026

☒ PRIMER TRÁMITE CONST.

☐ SEGUNDO TRÁMITE CONST. (S)

DESTINACIÓN

☐ 01.- AGRICULTURA, SILVICULTURA Y DESARROLLO RURAL

☐ 02.- DEFENSA NACIONAL

☐ 03.- ECONOMÍA, FOMENTO; MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA PROTECCIÓN DE LOS CONSUMIDORES Y TURISMO

☐ 04.- EDUCACIÓN

☐ 05.- HACIENDA

☐ 06.- GOBIERNO INTERIOR, NACIONALIDAD, CIUDADANÍA Y REGIONALIZACIÓN

☐ 07.- CONSTITUCIÓN, LEGISLACIÓN, JUSTICIA Y REGLAMENTO

☐ 08.- MINERÍA Y ENERGÍA

☒ 09.- OBRAS PÚBLICAS

☐ 10.- RELACIONES EXTERIORES, ASUNTOS INTERPARLAMENTARIOS E INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

☐ 11.- SALUD

☐ 12.- MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES

☐ 13.- TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

☐ 14.- VIVIENDA, DESARROLLO URBANO

☒ 15.- TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

☐ 16.- RÉGIMEN INTERNO Y ADMINISTRACIÓN

☐ 17.- DERECHOS HUMANOS Y PUEBLOS ORIGINARIOS

☐ 18.- LA FAMILIA

☐ 19.- CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

☐ 20.- BIENES NACIONALES

☐ 21.- PESCA, ACUICULTURA E INTERESES MARÍTIMOS

☐ 22.- DE EMERGENCIA, DESASTRES Y BOMBEROS

☐ 24.- CULTURA, ARTES Y COMUNICACIONES

☐ 25.- SEGURIDAD CIUDADANA

☐ 27.- ZONAS EXTREMAS Y ANTÁRTICA CHILENA

☐ 29.- DEPORTES Y RECREACIÓN

☐ 31.- DESARROLLO SOCIAL, SUPERACIÓN DE LA POBREZA Y PLANIFICACIÓN

☐ 33.- RECURSOS HÍDRICOS Y DESERTIFICACIÓN

☐ 34.- MUJERES Y EQUIDAD DE GÉNERO

☐ COMISIÓN DE HACIENDA, EN LO PERTINENTE.

☐ COMISIÓN MIXTA.

☐ COMISIÓN ESPECIAL MIXTA DE PRESUPUESTOS.

☐ EXCMA. CORTE SUPREMA, EN LO PERTINENTE.

☐ OTRA:

PROYECTO DE LEY QUE REGULA EL USO DE CICLOS ELÉCTRICOS, ESTABLECE EXIGENCIAS A COMERCIALIZADORES Y PLATAFORMAS DE ARRIENDO, CREA UNA NUEVA CATEGORÍA DE CICLOS ELÉCTRICOS DE ALTA VELOCIDAD Y ESTABLECE UN SEGURO OBLIGATORIO ESPECIAL, MODIFICANDO AL EFECTO LA LEY DE TRÁNSITO, LA LEY N° 18.490.

I. Antecedentes.

El uso de scooters eléctricos se ha consolidado como una fórmula rápida y eficiente para evitar la congestión vehicular en los trayectos diarios. Sin embargo, este auge ha traído consigo un aumento alarmante en la accidentabilidad vial. Según los registros de la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS), durante el primer semestre de 2026 se contabilizaron 501 accidentes de trayecto asociados a estos vehículos, lo que representa un aumento del 36,9% respecto del mismo periodo en 2025, promediando casi tres siniestros diarios. El 57,9% de estos accidentes ocurre durante el horario punta de la mañana, entre las 07:00 y las 11:59 horas.

El perfil de los afectados revela que ocho de cada diez siniestros involucran a trabajadores de entre 18 y 40 años. Destaca el crecimiento sostenido de accidentes entre mujeres, con un alza del 52,1%, y en el grupo de jóvenes de 18 a 30 años, donde el incremento alcanzó el 51,5%. Desde la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), se advierte que tras estas cifras subyace una baja percepción de riesgo, exceso de confianza y desconocimiento generalizado de las leyes del tránsito. La falta de carrocería genera que, ante atropellos o caídas a baja velocidad, el impacto sea absorbido de manera directa por rodillas, manos, muñecas, codos y hombros. Esto ocasiona desde contusiones simples hasta traumas complejos que requieren intervenciones quirúrgicas y meses de rehabilitación. Si bien los trabajadores accidentados en el recorrido directo entre su vivienda y su trabajo están protegidos sin costo por el seguro laboral de su mutualidad, el foco del Estado debe centrarse en la prevención y en la actualización urgente del marco normativo.

OFICINA CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 26-10-2026 16:32 VIRTUAL

CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE IA USO PARCIAL DE HERRAMIENTAS DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL CON REVISIÓN, VALIDACIÓN Y RESPONSABILIDAD HUMANA INTEGRAL

Se declara que el presente documento fue elaborado con uso parcial de herramientas de inteligencia artificial como apoyo, existiendo revisión, validación y responsabilidad humana integral sobre su contenido.

Actualmente, el artículo 2 N° 9 de la Ley de Tránsito califica a los scooters eléctricos como "ciclos" y vehículos no motorizados, con la condición de que su motor auxiliar eléctrico posea una potencia nominal continua máxima de 0,25 kilowatts y cuya asistencia se interrumpa al alcanzar los 25 kilómetros por hora. Como regla general, estos ciclos deben transitar por las ciclovías y, a falta de estas, por la pista derecha de la calzada. Excepcionalmente, la ley les permite circular por la acera adecuando la velocidad a la de los peatones, pero solo en casos muy específicos, como el de conductores menores de 14 años, adultos mayores o personas con discapacidad. El problema radica en que se están comercializando masivamente e importando ciclos que superan los 25 km/h, tales como bicicletas y scooters, los cuales operan en la impunidad de un vacío legal al no cumplir con las exigencias correspondientes a los vehículos motorizados.

II. Derecho comparado

Frente a desafíos idénticos, la legislación internacional avanza hacia regulaciones preventivas y estrictas que diferencian claramente entre un ciclo convencional y un vehículo motorizado encubierto:

- En la ciudad de Madrid (España), la normativa establece que la edad mínima permitida para circular por las vías y espacios públicos en estos vehículos es de 15 años.
- Adicionalmente en Madrid, las personas menores de 16 años que utilicen estos dispositivos deben llevar casco de forma obligatoria.
- En el Estado de Queensland (Australia), la ley exige que el conductor utilice un casco de bicicleta aprobado, que debe estar bien ajustado y abrochado.
- En Alemania, el reglamento para vehículos eléctricos ligeros prohíbe su conducción en vías públicas si no cuentan con un seguro válido para dicho tipo de vehículo.
- Para el arriendo comercial, el Ayuntamiento de Madrid exige que las empresas dueñas de scooters de uso compartido dispongan de un seguro para cubrir la responsabilidad civil ante daños ocasionados a la persona usuaria, a terceros y a bienes.

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-10-2026
16:32
VIRTUAL

III. Idea Matriz.

En virtud de la urgencia nacional por el aumento de la siniestralidad vial y tomando como referencia los estándares normativos comparados, este proyecto de ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio integral para la micromovilidad eléctrica, garantizando la seguridad de peatones y conductores sin desincentivar el uso de medios de transporte sostenibles. Para lograr este cometido, la iniciativa estructura sus modificaciones y nuevas exigencias a través de los siguientes ejes normativos, plasmados en su articulado:

En primer lugar, mediante el Artículo 1°, se modifica la Ley de Tránsito para crear una nueva categoría legal denominada "ciclo eléctrico de alta velocidad" (aquellos que superan los 25 km/h o 0,25 kW de potencia), los cuales deberán someterse a reglas propias de los vehículos motorizados. Asimismo, se subsana un vacío crítico al fijar una edad mínima para la conducción de estos aparatos a 18 años.

En segundo lugar, el Artículo 2° se hace cargo de la asimetría de información en el mercado, imponiendo obligaciones estrictas de etiquetado y publicidad a importadores y comercializadores. Se prohíbe expresamente la venta engañosa de ciclos eléctricos de alta velocidad bajo la denominación de "ciclos" o "scooters no motorizados". Estas obligaciones se incorporan en la Ley N° 19.496, sobre Protección de los Derechos de los Consumidores, por lo que su infracción queda sujeta al régimen general de ficalización y sanciones de esa ley.

En tercer lugar, el Artículo 3° regula el funcionamiento de las plataformas y aplicaciones de arriendo, exigiéndoles un rol activo en la prevención. Se les impone el deber técnico de limitar por software la velocidad máxima de sus ciclos a 25 km/h. Adicionalmente, consagra la obligación de mantener pólizas de responsabilidad civil que cubran daños a usuarios, terceros y bienes.

Finalmente, para garantizar la viabilidad operativa de las nuevas exigencias de seguridad, el Artículo 4° modifica la Ley N° 18.490. Con ello, se crea un "Seguro Obligatorio de Micromovilidad" asociado directamente al número de serie del equipo, prescindiendo de la exigencia de una placa patente única. La exigencia de un Seguro Obligatorio de Micromovilidad para los vehículos de alta velocidad se fundamenta en el deber del Estado

OFICINA VIRTUAL
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE
26-10-2026 16:32

de proteger a terceros frente al riesgo inminente derivado de esta nueva siniestralidad vial. Al transitar a velocidades superiores a 25 km/h, estos dispositivos alcanzan una energía de impacto capaz de causar lesiones graves a peatones y otros usuarios vulnerables de la vía, quienes en la actualidad quedan en la más absoluta indefensión médica y patrimonial en caso de atropello. Por ello, la implementación de esta póliza —de naturaleza objetiva y equivalente al SOAP— busca garantizar una cobertura automática y oportuna para la atención hospitalaria, rehabilitación o indemnización de cualquier víctima, asegurando un estándar de protección social inmediato que no dependa de un largo proceso judicial para determinar la culpabilidad del conductor.

IV. Proyecto de ley

Artículo 1°.- Modificaciones a la Ley de Tránsito. Introdúzcanse las siguientes modificaciones en el Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito:

1. Incorpórase en el **artículo 2°**, el siguiente numeral 9 bis, nuevo: *"Ciclo eléctrico de alta velocidad: Vehículo de una o más ruedas impulsado auxiliarmente o exclusivamente por motores eléctricos que tengan una potencia superior a 0,25 kW o capacidad de desarrollar velocidades superiores a 25 km/h, excediendo las características técnicas de un ciclo. Para el solo efecto del seguro a que se refiere el artículo 2, el ciclo eléctrico de alta velocidad se entenderá como vehículo."*
2. Incorpórese un nuevo **artículo 89 bis**, del siguiente tenor: *"Artículo 89 bis.- La conducción de los ciclos eléctricos de alta velocidad requerirá ser mayor de 18 años, contar con una licencia especial que determine el reglamento y/o licencia de conducir vigente de cualquier clase, y portar el Seguro Obligatorio de Micromovilidad vigente.*
   Un reglamento determinará las condiciones de homologación, empadronamiento y revisión técnica o visual de estos vehículos."

OFICINA CAMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS CHILE 26-10-2026 16:32 VIRTUAL

Artículo 2°.- Agrégase, en la ley N° 19.496, después del actual artículo 33, el siguiente artículo 33 bis: Los proveedores que importen, distribuyan o comercialicen ciclos eléctricos de alta velocidad, definidos en el numeral 9 bis) del artículo 2° de la Ley de Tránsito, deberán informar

de manera expresa, visible y destacada, tanto en el etiquetado del empaque como en la publicidad, las características técnicas del motor y la velocidad máxima del ciclo eléctrico de alta velocidad, especificando si el producto clasifica como "ciclo" o como "ciclo eléctrico de alta velocidad. Antes de perfeccionarse la venta, deberán informar al consumidor que la conducción de estos vehículos exige ser mayor de dieciocho años, tener licencia de conducir vigente y contar con el Seguro Obligatorio de Micromovilidad.

Queda estrictamente prohibida la comercialización, promoción o venta bajo la denominación de "ciclo", "vehículo no motorizado", o "scooter tradicional" de aquellos aparatos que superen los 25 kilómetros por hora de velocidad máxima de fábrica o los 0,25 kilowatts de potencia.

Cada unidad deberá llevar grabado, en forma visible e indeleble, su número de serie o código identificador de fábrica"

Artículo 3°.- Fiscalización y obligaciones de las plataformas digitales de arriendo. Las personas jurídicas y empresas que presten servicios de arriendo de ciclos eléctricos o ciclos eléctricos de alta velocidad, a través de aplicaciones o plataformas digitales, deberán dar cumplimiento a las siguientes exigencias operativas y de seguridad:

1. **Seguro de Responsabilidad Civil:** Las empresas operadoras deberán contratar y mantener vigente un seguro de responsabilidad civil que cubra los eventuales daños y perjuicios ocasionados tanto a los usuarios como a terceros y bienes públicos, derivados del uso de sus flotas.
2. **Límites de diseño y software:** Tratándose de la oferta de ciclos eléctricos, las plataformas deberán restringir mediante software la velocidad máxima del equipo a 25 kilómetros por hora.

Artículo 4°.- Modificaciones a la Ley N° 18.490, que Establece Seguro Obligatorio de Accidentes Personales Causados por Circulación de Vehículos Motorizados. Introdúzcanse las siguientes modificaciones en la Ley N° 18.490:

Incorpórase en el artículo 2°, el siguiente inciso final, nuevo: *"Tratándose de los ciclos eléctricos de alta velocidad definidos en el numeral 9 bis del artículo 2° de la Ley de Tránsito, el seguro obligatorio se denominará "Seguro Obligatorio de Micromovilidad". Para el solo efecto del seguro, el ciclo eléctrico de alta velocidad se entenderá como vehículo*

OFICINA VIRTUAL
CHILE
16-10-2026
16:32

motorizado. Para la contratación de esta póliza y la emisión del certificado respectivo, las entidades aseguradoras no podrán exigir la Placa Patente Única, debiendo vincularse la cobertura exclusivamente al número de serie, de chasis, o al código identificador de fábrica del equipo."

Artículo transitorio.- La presente ley entrará en vigencia ciento ochenta días después de su publicación en el Diario Oficial.

Catalina del Real Mihovilovic
H. Diputada de la República

OFICINA
CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS
CHILE
26-10-2026
16:32
VIRTUAL



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. CATALINA DEL REAL M.



FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MACARENA SANTELICES C.

