Uso, fomento e integración de la bicicleta
Boletín N° 6082-15

VISTOS:

Lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República; lo previsto por la ley n° 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y lo establecido por el Reglamento de la H. Cámara de Diputados.

CONSIDERANDO:

1° Que la Constitución Política de la República, en su artículo 19 n° 8, asegura a todas las personas el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación;

2° Que, asimismo, la Constitución asegura a todas las personas el derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero sujetándose a las normas establecidas en la ley;

3° Que entre las funciones del Estado están el cuidado de la salud y seguridad de las personas, el fomento de la igualdad y la democracia entre los ciudadanos, y el resguardo del medio ambiente, y que, en este sentido, aquellos medios de transportes a tracción humana, como la bicicleta, que muestran mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial y protección del ambiente y que promueven una mayor civilidad y cooperación entre los usuarios de las redes viales deben ser materia de fomento y promoción por parte del Estado ;

4° Que es altamente conveniente para la salud y el bienestar de las personas y del planeta, que la población migre en forma creciente de vehículos motorizados, particularmente de los privados, a medios de tracción humana como la bicicleta y la caminata para resolver parte importante de sus desplazamientos diarios;

5° Que, dicho lo anterior, la circulación de bicicletas resulta ser una alternativa a la circulación de automóviles, por tanto, debe ser estimulada por el Estado.

6° Que la presente iniciativa tiene por objetivo promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, para lo cual se declara a la bicicleta medio de transporte de utilidad pública e interés nacional, cuyo uso debe ser promovido, estimulado y fomentado por el Estado en todos sus niveles.

7° Que el uso masivo de las bicicletas en Chile permitirá un mejor y más sencillo desplazamiento de la población, como ocurre en países como Holanda, Dinamarca o Canadá, donde sus habitantes hacen un uso masivo de este medio de transporte, en condiciones climáticas muchísimo más adversas.

8° Que la bicicleta es un medio de transporte económico, que permite a sus usuarios un ahorro de dinero en transporte, una mayor movilidad, un acceso más equitativo y expedito al espacio público y a los bienes de la ciudad, produce integración, facilita el contacto y la comunicación entre las personas, transformándose en un instrumento que contribuye a aumentar la cohesión social y la seguridad ciudadana.

9° Que su uso y fomento contribuirá a la disminución de la contaminación ambiental, lo que repercutirá positivamente en la salud pública, la sustentabilidad del medio ambiente y el fomento del ejercicio físico de los usuarios.

10° Que existe una extensa literatura nacional e internacional que indica que la integración masiva de la bicicleta al sistema de transporte urbano y rural, particularmente para la realización de viajes cortos y de aproximación a medios colectivos motorizados, optimiza todo el sistema de transporte, mejorando las condiciones de viaje de todos los usuarios del sistema.

11° Que la actual saturación vial y contaminación ambiental y acústica en las ciudades chilenas constituye un problema grave que atenta contra la sustentabilidad y el buen desarrollo social y económico de éstas y del país, exigiendo estrategias de transporte integrales que aprovechen las fortalezas y minimicen las debilidades de cada modo de transporte. Las ciudades del siglo XXI enfrentan el triple desafío de la contaminación local, el calentamiento global, y un alza inevitable en los precios de las energías tradicionales. Por lo tanto, su desarrollo futuro dependerá de una maximización de sus recursos actuales, entre ellos de las tecnologías de patrimonio universal como la bicicleta.

12° En este sentido, la necesidad de cambio en los hábitos de transporte está objetivamente planteada y justificada: la saturación vial y la contaminación ambiental y acústica son elementos hoy problemáticos y lo serán aun más en el futuro. Por lo cual, una solución a los problemas enunciados pasa por la creación de condiciones materiales que permitan la circulación por medio de transportes alternativos al automóvil.

13° Que la salud, el medio ambiente, la organización de las ciudades, la autonomía personal, en definitiva, la calidad de vida se verán beneficiados con esta ley.

14° Que los numerosos estudios médicos realizados hasta la fecha reconocen que el ir en bicicleta mejora la salud general. Reduce el riesgo de enfermedades coronarias y puede ayudar también a la prevención y control de problemas físicos como la osteoporosis, la diabetes, la obesidad, algunos tipos de cáncer, problemas de orden músculo-esquelético, además de retrasar la aparición de la invalidez, tanto física como mental. Asimismo, los efectos beneficiosos del uso de la bicicleta para la salud pueden ser especialmente importantes en determinados segmentos de la población, como por ejemplo, en la etapa escolar donde la obesidad, producto del sedentarismo, ha alcanzado niveles alarmantes o en las personas de la tercera edad donde el ejercicio moderado y continuado constituye una terapia básica para una vida saludable.

15° Que las bicicletas actuales, construidas con dos, tres y más ruedas, con cambios y diversos accesorios y modelos, constituyen un medio de transporte de fácil manejo, asequible para toda la población y apto para la práctica de personas de todas las edades y condiciones físicas, incluidas las personas con diversos tipos de discapacidad física, que gracias a modelos especiales adquieren autonomía de desplazamiento. Proporciona, a su vez, una gran flexibilidad y libertad de movimiento y permite transportar pasajeros, niños y pequeñas cargas, asegurando a sus usuarios una mayor autonomía, versatibilidad y una mejor planificación de los tiempos de viaje.

16° Que la experiencia internacional demuestra que ciertas medidas de restricción y control del acceso de vehículos motorizados a determinadas zonas de carácter patrimonial, comercial, turístico o de esparcimiento, contribuyen a la recuperación, revitalización y revalorización del espacio así intervenido. Medidas como la prohibición de entrada, peatonalización, sólo bicicletas y peatones, declaración de Zona 20 o Zona 30, donde la velocidad máxima no puede exceder ese límite y otras similares, calman el tráfico, producen descongestión vehicular, mayor integración social, aumento de la seguridad y un notorio incremento de peatones y ciclistas, con la consiguiente revitalización económica y social del entorno.

17° Que en los países más desarrollados, el impulso de políticas que fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte es reconocido como parte imprescindible de cualquier política global de transportes que aspire a la sostenibilidad ambiental, el bienestar y la equidad social.

18° Que en nuestro país, en el siglo pasado el uso de la bicicleta y de otros medios a tracción humana fue siendo desplazado producto del uso irracional y excesivo de los vehículos motorizados privados, hasta llegar ala situación actual en que sus

usuarios no cuentan con las condiciones mínimas para un desplazamiento seguro, eficiente, respetado y cómodo, entre ellas una infraestructura atractiva, segura, directa e integrada.

19° Que incluso en hogares que cuentan con un vehículo motorizado, no todos los miembros tienen acceso a usarlo. Este factor, más otros de amplio impacto social, tales como el aumento en el precio de los combustibles y los insumos de la locomoción colectiva o privada motorizada, así como el impacto mundial y la toma de conciencia generalizada sobre los devastadores impactos del calentamiento global del planeta han llevado a muchas personas, sobretodo jóvenes, a comenzar a usar la bicicleta para trasladarse.

20° Que requiriendo el automóvil de una costosa infraestructura vial y estacionamiento en todos los puntos del viaje para trasladar en promedio a una o dos personas, situación de extrema ineficiencia que origina un deterioro persistente y cada vez más nocivo en el aire y los espacios públicos de la ciudad, colmando calles, veredas y plazas que son requeridos por las personas, particularmente por los niños, jóvenes y adultos mayores para actividades esenciales para la salud, la sociabilidad y el bienestar general. Siendo la bicicleta una vehículo de desplazamiento silencioso, de emisión cero C02, que requiere de un mínimo espacio para desplazamiento y estacionamiento, su uso masivo beneficiará a todos y debe ser objeto de políticas públicas de fomento y promoción, que permitan redistribuir los espacios públicos a favor de las personas más vulnerables y más necesitadas, aportando así a una mayor equidad social y dignidad humana.

21° Que la razón por la cual el uso de la bicicleta como medio de transporte no se ha masificado en nuestro país es la escasez de una infraestructura adecuada que les permita reconocer en este medio de transporte una alternativa real y que, además, los proteja de los vehículos pesados.

22° Que en la actualidad se reconoce que la bicicleta es un eficaz medio de transporte que representa una alternativa cotidiana para muchas personas. Sin embargo, el uso de la bicicleta se ve en la actualidad limitado y condicionado por el gran medio de transporte de nuestros tiempos: el automóvil. La masiva y generalizada utilización de estos vehículos, la predominante adecuación a ellos, tanto de la infraestructura vial como de la normativa del tránsito, restringen el ámbito de utilización sin riesgo de la bicicleta. El logro de una situación equilibrada y una óptima utilización de los distintos medios de transporte imponen la búsqueda de soluciones de combinación entre aquéllos, con fórmulas que se refieren tanto a la ordenación del espacio físico, principalmente, el delimitar espacios físicos para la circulación exclusiva o preferente de bicicletas, como a la reglamentación vial favorecedora del uso de la bicicleta.

23° Que para alcanzar los objetivos mencionados, el presente proyecto de ley contiene diversas modificaciones a la Ley del Tránsito.

POR LO TANTO,

Los diputados que suscriben vienen a someter a la consideración de este Honorable Congreso Nacional el siguiente,

PROYECTO DE LEY:

Artículo único: Créase la siguiente ley sobre uso, fomento e integración de la bicicleta:

"Titulo I
Aspectos Generales

Artículo 1. Objeto:

La presente ley tiene por objeto promover y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Asimismo, tiene por objeto establecer los principios, requerimientos y objetivos que permitan generar a nivel local, regional y nacional las condiciones necesarias para la plena integración de la bicicleta y los medios a tracción humana a nuestro sistema vial, urbano y rural, a través de políticas públicas en los campos de la educación, la salud, el medio ambiente, el desarrollo social, la sociedad civil, y la participación territorial, garantizando una plena participación ciudadana en todos las etapas de este proceso. Como también, establecer las formas, condiciones y lineamientos para su uso y promoción.

Artículo 2. Obligación del Estado y derecho de los ciudadanos:

El uso, fomento e integración de la bicicleta, como medio de transporte, constituye una obligación del Estado, y un derecho de las personas y de la sociedad.
El Estado reconoce el derecho de las personas que optan por la bicicleta a poder viajar de forma cómoda, eficiente y segura, por vías directas, atractivas, claramente definidas y señalizadas, en igualdad de condiciones o incluso en condiciones más favorables que los usuarios de modos motorizados, puesto que la bicicleta promueve una mejor salud física y mental, una mejor calidad de vida, mejores espacios públicos y el bienestar de toda la población. Declárese, en consecuencia, de interés público y utilidad nacional el uso de la bicicleta como medio de transporte, cuya promoción está a cargo del Estado en todos sus niveles, constituyendo un componente clave de los Planes, Programa y Políticas de Descontaminación, Salud, Educación, Desarrollo Urbano, Vivienda Social y otras políticas relevantes del país.

Artículo 3. Principios:

La presente ley tiene como principios inspiradores:

a) El derecho de las personas y la sociedad a acceder a medios de transportes no motorizados, como la bicicleta y la caminata, en condiciones de eficiencia, comodidad y seguridad.
b) La implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.
c) La adecuación de las políticas públicas sobre esta materia.
d) El fomento e incentivo de la bicicleta como medio de transporte saludable y no contaminante.
e) La integración del uso de la bicicleta como medio de transporte de un modo coherente y progresivo.
f) La organización de un sistema de transporte sostenible, eficiente y democrático.
g) La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental.

Artículo 4. Objetivos:

Los objetivos que deben satisfacer y lograr la política pública de uso, fomento, integración y promoción de la bicicleta como medio de transporte son:

a. Planificación estratégica de !as facilidades necesarias para su buen uso, dentro de las políticas generales de transporte, urbanismo, vivienda, salud, educación y otras del país.

b. Coordinación de las políticas de desarrollo urbano y las políticas de transporte de modo que se garantice plenamente la integración de la bicicleta como medio de transporte.
c. Coordinación de las políticas de prevención y promoción de salud y de deportes con políticas de transporte activo a tracción humana, de manera de fomentar la actividad física utilitaria, la bicicleta y la caminata por transporte.
d. Planificación de las mismas.
e. Adecuación progresiva de las normas, políticas y programas relacionados.
f. Promover y proteger la bicicleta como medio de transporte.
g. El pleno reconocimiento de los múltiples beneficios de un mayor uso de la bicicleta como medio de transporte para sus usuarios y la sociedad en su conjunto.
h. Establecer la participación del Estado, en todos sus niveles, en cooperación con la ciudadanía, en la generación de condiciones que conviertan a la bicicleta en un medio de transporte dirigido a mejorar las condiciones ambientales y de circulación vial, así como la salud y la calidad de vida de los ciudadanos. Como asimismo, establecer su liderazgo para generar las condiciones necesarias para un óptimo uso de la bicicleta dentro de los viajes urbanos y rurales, en el más breve plazo posible.

Artículo 5: Acción estatal:

Serán parte de la actividad del Estado las siguientes acciones:

a. El Estado promueve y difunde el uso de la bicicleta como medio de transporte.
b. El Estado, en todos sus niveles, garantiza la adaptación de las vías públicas para la circulación de la bicicleta, según los mejores parámetros de diseño, establecidos por la experiencia internacional y con participación y consulta de la ciudadanía y organizaciones de usuarios.
c. El Estado, en todos sus niveles, provee las condiciones de seguridad vía¡ para el uso de la bicicleta.

Artículo 6: Municipios:

Las Municipalidades podrán incluir el uso de la bicicleta en sus planes, programas y políticas de transporte, salud, educación, ordenamiento territorial, cultura y deporte, etc. Para ello, podrán incorporar planes, programas y políticas de transporte sustentable y acceso a los centros de equipamiento y servicios y a los puntos de destino relevantes de sus comunas, particularmente a los centros de trabajo, de educación, de salud y de compras. Deben reducir las velocidades en zonas residenciales y de alta concentración peatonal a niveles compatibles con la seguridad de las personas, definidos según las normas y prácticas internacionales entre 2030 Km. / hora. Y deben redistribuir las calles, asignando mayor espacio a los modos no motorizados, especialmente a la bicicleta, para fomentar un uso racional de los automóviles y asegurar el uso seguro de modos alternativos al automóvil, especialmente la caminata, la bicicleta y el transporte público.
Cada Municipio, además, podrá contar con una política municipal de Fomento de la Bicicleta que incluya elementos de infraestructura, inmobiliario público, educación, fondos para el uso de organizaciones territoriales, y otros elementos que provean la infraestructura, las actitudes culturales y la educación necesaria para un sano uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana.
Cada Municipio podrá además definir en su Plan Regulador y en otros instrumentos de planificación, sectores de Zona 30, dónde la velocidad máxima no puede exceder 30 Km./HR.
Cada Municipio podrá contemplar en su presupuesto anual un ítem destinado al financiamiento de proyectos, tanto de infraestructura como de promoción, que favorezcan el uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana como medio de transporte no motorizado y no contaminante. Estos fondos deben considerar también a las necesidades de las personas con diversas discapacidades, a los usuarios de sillas

de ruedas, de bastones, a los adultos mayores, niños pequeños, y otras personas vulnerables.
Las Municipalidades están facultadas para limitar el uso de vehículos motorizados en determinadas áreas urbanas en forma permanente o en determinadas fechas y horarios, para privilegiar el acceso de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público a los bienes y servicios de sus comunas, y / o para fomentar un mejor uso de los espacios públicos sean estos calles, calzadas, veredas, plazas, etc. "Mejor uso" se refiere a un uso que privilegie las posibilidades de las personas residentes y usuarios de la comuna a ocupar las calles y áreas adyacentes para actividades deportivas, sociales, educacionales, cívicas o de otra naturaleza que exigen un acceso no-motorizado.

Artículo 7. Ejecución de programas:

El Estado, en todos sus niveles, ejecutará programas destinados al uso y promoción de la bicicleta.

Artículo 8. Definiciones:

a) Bicicleta: es un aparato impulsado exclusivamente por la fuerza humana, que consta de dos o más ruedas, donde una persona o varias se pueden sentar o montar sobre un asiento. Una bicicleta es un vehículo cuando se la utiliza en la vía pública. Se entenderán, asimismo, para todos los efectos legales como bicicletas los aparatos de pedaleo asistido, con las características arriba señaladas, cuyo motor deja de funcionar ante la ausencia de pedaleo y bajo la condición de usar propulsión basada en energía no contaminante. También, las bicimotos sin motor encendido.
b) Ciclista: conductor o conductora de bicicleta.
c) Ciclovía o ciclopista o vía ciclista o ciclobanda: vía pública especializada para la circulación de bicicletas. Las ciclovías pueden ser urbanas o interurbanas y bidireccionales o unidireccionales, según se permita en ellas la circulación en uno o en los dos sentidos. También, podrán ser de uso exclusivo para bicicletas o de uso compartido con otros modos o medios de transporte (ciclobanda).
d) Calle o avenida de Uso preferencial: calles o avenidas de la ciudad en que la bicicleta es el medio de transporte aventajado. En este tipo de calles o avenidas la velocidad máxima y otros requisitos para la circulación de vehículos motorizados debe ser compatible con la circulación segura, cómoda y atractiva de la bicicleta. Estas calles y avenidas estarán debidamente señalizadas.
e) Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB): sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, dispuestas para su alquiler a bajo costo, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro del ámbito de una ciudad.
f) Sistema de Guarderías de Bicicleta (SGB): Sistema de estacionamientos seguros para bicicletas compuesto por varias estaciones de estacionamiento ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad.
g) Itinerario ciclista: Conjunto de ciclovías, ciclobandas y/o calles o avenidas de Uso preferencial que permiten a los conductores de bicicletas desplazarse en condiciones de seguridad, comodidad y eficiencia de cualquier punto a otro de la ciudad.
h) Itinerarios ciclistas estarán dotados de la infraestructura y señalética adecuadas. Red o plan maestro ciclista: Conjunto sistemático de itinerarios ciclistas que cubren una determinada ciudad o zona geográfica.
i) Clasificación de las ciclovías o ciclopistas o vías ciclistas o ciclobandas de uso compartido:
1. Carriles o pistas bus-bici: espacio de la vía pública destinado al tránsito compartido de bicicletas y transporte público, debidamente señalizado.
2. Vía peatón-bici: espacio de la vía pública de uso exclusivo para peatones y ciclistas, debidamente señalizado.

3. Berma: las bermas de los caminos y carreteras tendrán, por regla general, consideración de vía ciclista compartida.

j) Clasificación de las ciclovías o ciclopistas de uso exclusivo para bicicletas:

1. Pista-bici: ciclovía segregada y separada por elementos específicos del espacio destinado a otros medios de transporte.
   Carril-bici: espacio de la calzada reservado en exclusiva al uso de la bicicleta, que debe estar diferenciado del resto mediante pintura o diferente pavimento.
3. Acera-bici: espacio de la acera reservado exclusivamente para el tránsito de bicicletas, que debe estar diferenciado del resto mediante pintura o diferente pavimento.
4. Carretera-bici: espacio de la carretera reservado exclusivamente para el tránsito de bicicletas, que debe estar diferenciado del resto mediante pintura o diferente pavimento.

Artículo 9. Estacionamientos para Bicicletas:

Las nuevas construcciones, ampliaciones u otras reformas de edificios, destinados a un uso que implique la concurrencia de público como asimismo las de uso residencial, deberán tener estacionamientos para bicicletas.
Las nuevas construcciones de viviendas acogidas a la ley N° 19.573 de Condominios, deberán consultar estacionamientos para bicicletas en una proporción de un mínimo de dos por departamento, y en una proporción mayor según la cantidad de habitantes/ metros cuadrados.
Los organismos competentes modificarán las normas de urbanismo y construcción vigentes con el objeto de ajustarlas a lo expresado en los incisos precedentes. Como asimismo establecerán las sanciones y el plazo para que las edificaciones existentes se adecuen a lo previsto en este artículo.

Artículo 10. Estacionamientos para Bicicletas en la vía pública:

Los gobiernos regionales y las municipalidades podrán desarrollar y financiar, en conjunto, estacionamientos para bicicletas en la vía pública. Para ello, se creará un fondo que financie la construcción y vigilancia de los estacionamientos en la vía pública. La implementación de los estacionamientos en la vía pública se hará de acuerdo a los planes elaborados por la Comisión que se establece en el Título III.

Artículo 11. Facilidades de estacionamiento de bicicletas en los locales comerciales:

Los locales comerciales menores (es decir, hasta 100 metros cuadrados) deberán otorgar las facilidades a sus usuarios para el acceso y estacionamiento de bicicletas, al interior de sus locales. En caso contrario, deberán ajustarse al inciso siguiente.
Los locales comerciales mayores estarán obligados a otorgar las facilidades a sus clientes para el acceso y estacionamiento de bicicletas en lugares cercanos, bien iluminados, con adecuadas condiciones de seguridad y sin obstruir el paso de los peatones.
En el caso de espacios públicos o privados reducidos, se dará prioridad al estacionamiento para bicicletas por sobre el estacionamiento de automóviles.

Artículo 12. Transporte de bicicletas:

Como una medida de equidad esencial para la dignidad e inclusión de todo tipo de usuario del sistema de transporte urbano, todos los medios de transporte público de pasajeros, con excepción de los vehículos de alquiler quienes podrán adoptar un sistema adecuado en forma voluntaria, deberán adoptar medidas o mecanismos que permitan el traslado de bicicletas; al interior, en carros o espacios habilitados especialmente para este uso, o al exterior en parrillas portabicicletas. La proporción será de a lo menos el 10% de la capacidad total del vehículo.

Artículo 13. Remodelaciones viales:

Toda nueva remodelación vía¡ que se realice deberá considerar la existencia de una vía ciclista o ciclovía. Para ello, se deberá evaluar su pertinencia de acuerdo al plan maestro ciclista de la ciudad.
Las autoridades competentes podrán modificar las normas pertinentes vigentes con el objeto de ajustarlas a lo expresado en el inciso precedente. Como asimismo establecerán las sanciones y el plazo para que las vías de transporte urbanos existentes se adecuen a lo previsto en el inciso primero. Si no cumplieren con esta obligación, serán sancionados de acuerdo a las normas de probidad de la Ley de Bases de la Administración del Estado, sin perjuicio de las penas pecuniarias que se establezcan en esta ley.

Artículo 14. Del Fondo:

El Gobierno podrá establecer en el Presupuesto de la Nación un Fondo específico, denominado Fondo Para la Plena Integración de la Bicicleta en el Sistema de Transporte, en lo sucesivo "Fondo de la Bicicleta", destinado al financiamiento de infraestructura y otras facilidades para bicicletas, al desarrollo y promoción de una cultura respetuosa del ser humano y el medioambiente, amistosa con la bicicleta y todos los medios a tracción humana o "bicicultura". La entrega de dineros provenientes del Fondo de la Bicicleta estará condicionada a la participación económica de regiones y municipios en el mismo objetivo y a la evaluación que haga la Comisión en relación a la red o plan maestro ciclista desarrollado.
Este fondo tendrá una estructura que promueva una sana y equitativa distribución de sus recursos entre los diferentes tipos de usuarios actuales y potenciales, velando especialmente para asegurar que mujeres, jóvenes, estudiantes y trabajadores sean beneficiarios de estos recursos en un porcentaje acorde a su presencia en la población en general.
El Fondo de la Bicicleta será administrado por la Comisión establecida en el Título III.

Título II
Del Registro Nacional de Bicicletas

Artículo 15. Del Registro:

Podrá crearse un Registro Nacional de Bicicletas, cuyo objetivo será reunir y mantener los antecedentes de las bicicletas con dueño.
El Registro Nacional de Bicicletas es un registro público que mantiene la historia de la propiedad y da publicidad de ella. La principal función de este Registro es informar sobre la situación jurídica de una bicicleta en un momento determinado.
La inscripción será facultativa.

Artículo 16. Composición:

La composición, estructura y régimen de funcionamiento del Registro Nacional de Bicicletas deben establecerse por reglamento.

Titulo III
De la Comisión Nacional para el uso, fomento, promoción e integración de la bicicleta

Artículo 17. De la comisión:

Podrá crearse una Comisión Nacional para el uso, fomento, promoción e integración de la bicicleta, dependiente del Ministerio de Transporte, como órgano planificador, asesor, consultivo, fiscalizador e implementador de las políticas de uso, fomento, promoción e integración de la bicicleta.
La Comisión Nacional podrá crear, en conjunto con los gobiernos regionales y las municipalidades, comisiones regionales y municipales que la ayuden en esos niveles.

Título IV
Disposiciones generales

Artículo 18: Día Nacional sin auto:

Declárese el 22 de septiembre de todos los años como Día Nacional sin auto.

Artículo 19: Obligación del vendedor:

El dueño de un negocio de venta de bicicletas no podrá vender ninguna bicicleta que no tenga un número de identificación adherido permanentemente o grabado en su estructura. Además ésta debe estar provista de los elementos de iluminación y reflexión exigidos para la circulación.

Artículo 20: Introdúcense las siguientes modificaciones a la ley n° 18.290:

a. Agréguese al artículo 2° las definiciones señaladas en el artículo 8° de la presente ley. Debiendo suprimirse la actual definición de ciclovía o ciclopista contemplada.
b. Agréguese el siguiente nuevo literal h) al artículo 31 A:
   "h) Conocer las normas que rigen la circulación de bicicletas."
c. Suprímase la parte final del inciso segundo del artículo 72 que dice "y las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes."
d. Suprímase los vocablos "triciclos y bicicletas" del artículo 83.
e. Suprímase la frase final del artículo 84.
f. Suprímase el término "bicicleta" del artículo 134.
g. Suprímase la voz "bicicletas" del artículo 136.
h. Créase el siguiente nuevo Título X de los Ciclistas, pasando el actual "Título X" a ser "XI" y los siguientes según la correlación pertinente:
   a. Artículo 137 a): Los conductores de bicicletas o ciclistas estarán sujetos a las normas del presente título y supletoriamente a las restantes disposiciones de esta ley, en lo que no le fueren incompatibles.
   b. Artículo 137 b): Quien conduzca una bicicleta deberá ir sentado a horcajadas en posición hacia delante y manteniendo ambas manos asidas al manubrio.
   c. Artículo 137 c): Las bicicletas no podrán usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fueron diseñadas y equipadas. El acompañante deberá ir contar con el equipamiento necesario para no interferir en el seguro manejo del vehículo.
   d. Artículo 137 d): Los ciclistas no podrán transitar en grupos de más de dos en fondo, excepto en las vías de uso exclusivo, compartido o preferencial para bicicletas. Durante la noche y cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, los ciclistas deberán transitar unos en pos de otros, lo que harán, en todo caso, en los túneles, puentes y pasos bajo o sobre nivel.

   e. Artículo 137 e): Desde media hora antes de la puesta de sol, hasta media hora después de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, la bicicleta debe contar con una luz blanca adelante, una luz roja atrás, y los respectivos reflectores en las ruedas. Se recomienda además ocupar un chaleco, chaqueta, arnés o cinturón de banderola reflectante.
   f. Artículo 137 f): Todo ciclista que lleve como pasajero un niño menor de seis años deberá cargarlo en un asiento diseñado especialmente para ello. El niño deberá usar siempre un casco protector. Ningún niño permanecerá en el asiento especial de la bicicleta, a menos que el ciclista esté en control inmediato de la misma.
   g. Artículo 137 g): Los ciclistas deben respetar las señales del tránsito y los límites de velocidad. Donde comparten espacios con peatones, los ciclistas deben ceder el paso y respetar las velocidades, necesidades y condiciones de éstos.
   h. Artículo 137 h): Los ciclistas no deben adelantar a otros vehículos por la derecha. Sólo podrán hacerlo utilizando el carril libre de la izquierda.
   i. Artículo 137 i): Los ciclistas deben usar las señales manuales señaladas en el artículo 142 de esta ley.

j. Artículo 137 j): Los ciclistas pueden circular en las aceras, calles o avenidas, calzadas y ciclovías. En caso de existir una vía ciclista o ciclovía deberán hacer uso de ella, a menos que ésta se encuentre en mal estado.
k. Artículo 137 k): Se prohíbe a los ciclistas tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en las vías públicas. Tampoco, podrán circular cerca de otro vehículo de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
l. Artículo 137 l): En caso de accidente entre una bicicleta y un vehículo motorizado, ocurrido en una ciclovía de uso exclusivo o compartido, o en una calle o avenida de uso preferencial se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor del vehículo motorizado. En caso de accidente entre una bicicleta y un peatón, ocurrido en una vía peatón-bici se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor de la bicicleta.
m. Artículo 137 m): Los ciclistas tienen prioridad de paso para sus vehículos respecto de los conductores de vehículos motorizados.
n. Artículo 137 n): Las multas que se cursen a los ciclistas no podrán exceder de 0,2 unidad tributaria mensual y sólo se podrán aplicar en caso de infracciones gravísimas y/o graves.
o. Artículo 137 o): No podrá circular el conductor de bicicletas con tasas superiores a las que legalmente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.
p. 137 p): La obstrucción de las ciclovías por parte de vehículos motorizados se considerará una infracción grave al tránsito. Lo mismo, el no respetar la señalética pro ciclista.
q. 137 q): Todo ciudadano puede denunciar las infracciones señaladas en el artículo antecedente. Teniendo éste, además, un instrumento que documente la infracción y al infractor, su testimonio hará plena prueba respecto a la infracción cometida.
r. 137 r): Para poder circular con bicicleta es indispensable que ésta tenga:
    a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;
    b) Espejo retrovisor, en un lado a lo menos;
    c) Timbre, bocina o similar;
    c) Que el conductor lleve puesto un casco protector, exigible sólo en zonas urbanas y a los menores de 16 años. Cuando se circule en autopistas siempre se deberá hacer uso de casco protector;
    e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un acompañante, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;
    f) Luces o focos: en la parte delantera deberá estar equipada de un foco o dispositivo que proyecte luz blanca o amarilla y en la parte trasera de un foco o dispositivo que proyecte luz roja. Se exigirá este numeral cuando circulen en horas nocturnas; g) Huinchas reflectantes en los bordes de cada pedal y en las horquillas delantera y trasera.

Disposiciones transitorias

Artículo transitorio primero:
Facúltese al Ejecutivo para dictar un decreto supremo que coordine la ley n° 18.290.

Artículo transitorio segundo:
Las modificaciones introducidas a la ley n° 18.290 comenzarán a regir el día de la publicación de la presente ley. Las restantes normas comenzarán regir noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo transitorio tercero:

Facúltese al Ejecutivo para dictar los reglamentos señalados en la ley, como asimismo a dictar los decretos supremos necesarios para implementar la ley. El Ejecutivo tendrá para esta labor el plazo señalado en la parte final del artículo transitoria precedente.