



MOCIÓN QUE MODIFICA EL DFL 1 LEY DE TRÁNSITO PARA ESTABLECER SANCIONES Y PENAS A QUIEN EN VEHÍCULO MOTORIZADO DAÑARE A UN CICLISTA

Considerando

El DFL 1 de la Ley de Tránsito, es la Ley que en Chile regula todas las disposiciones y medidas que establece en su:

“Artículo 1: A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles, ciclovías y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República.

Asimismo, se aplicarán estas normas, en lo que fueren compatibles, en aparcamientos y edificios de estacionamiento y demás lugares de acceso público.”

En nuestro país, el uso de las Bicicletas y Ciclos ha ido en aumento exponencialmente durante los últimos años. Como señala el Medio de Comunicación Pauta¹, en Chile según datos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el año 2001 las bicicletas en Santiago representaban el 2,1% de todos los viajes realizados, en el año 2019 el porcentaje ha aumentado a un 3,9%.

Como menciona también EMOL² en 2019 según el índice de Ciclismo Mundial realizado por ECO COUNTER y NEW CITIES, Chile aparece con una tasa de

¹ véase Pauta <https://www.pauta.cl/nacional/cada-ano-hay-mas-ciclistas-en-santiago-y-cada-ano-mueren-menos-de-ellos>

² Véase EMOL <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2019/06/22/952157/Uso-de-la-bicicleta-en-Chile-sube-a-un-10-anual-Medicion-internacional-lo-califica-como-crecimiento-fuerte.html>



crecimiento en el uso de bicicletas que supera el 10% anual, apareciendo junto a países como Polonia, Suecia, República Checa y Luxemburgo. Asimismo, el Ministro de Medio Ambiente en 2019 Marcelo Mena escribió en su Twitter que "Más allá de las opiniones, las bicicletas van creciendo mucho su uso. No todos andarán en bici, ni micro, ni metro, mi auto. Será un balance, donde las bicis pueden contribuir sensiblemente a ciudades más amables, saludables y sustentables".

Ahora bien, aunque se ha celebrado el mayor uso de este medio de transporte en nuestro país, han aparecido mayores dificultades para la convivencia vial y el peligro que supone la disparidad que existe entre un medio de transporte motorizado y uno de ciclo. Es así como el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones en un informe del año 2019 titulado "Uso de elementos de seguridad y hábitos de los conductores de bicicleta de la Región Metropolitana"³ informó que en 2017, el 53% de los fallecidos en siniestros de tránsito son los usuarios más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

Asimismo, como recoge T13⁴, en el periodo de enero a septiembre de 2020 han perdido la vida 85 personas que se transportaban en bicicleta.

Debido a lo anterior y a distintos hechos de preocupación de carácter público es que se han hecho modificaciones al DFL 1, con respecto a diversas materias, en este sentido es de importancia para este Proyecto de Ley lo que tiene relación con la Ley de Convivencia Vial y la Ley Emilia.

La Ley de convivencia vial propuso una serie de cambios en la manera como se desarrollan las dinámicas entre diversos vehículos en la vida pública, es así cómo se modificaron normativas con respecto a:

El uso de veredas, Velocidad máxima, Uso de ropas reflectantes, Zonas de adelantamiento

³ véase Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 2019 "Uso de elementos de seguridad y hábitos de los conductores de bicicleta de la Región Metropolitana <http://mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2020/01/Informe-CONASET-Enero-2020.pdf>

⁴ véase T13 <https://www.t13.cl/noticia/nacional/85-ciclistas-atropellados-2020-ley-convivencia-autos-bicicletas-12-11-2020>



Aunque estas medidas son muy necesarias para poder regular de mejor manera la convivencia vial, no apuntan al grave problema que significan las lesiones, daños y accidentes fatales en los cuales se involucran ciclistas y vehículos motorizados.

El siguiente Proyecto de Ley tiene relación con establecer sanciones y penas que logren de manera efectiva concientizar la grave situación que aqueja a los ciclistas de nuestro país. Para ello utilizaremos los parámetros establecidos en el Artículo 193 del DFL 1 de la Ley de Tránsito sobre los hechos de quien en estado de ebriedad o en consumo de drogas incurran en lesiones leves, lesiones menos graves, lesiones graves y muerte.

Aun cuando sean materias distintas el manejo en consumo de alcohol y estupefacientes con respecto al daño causado desde un vehículo motorizado hacia un ciclista, tienen en común la asimetría y la vulneración que significa para el conductor de una bicicleta el verse enfrentado a un vehículo motorizado. En este sentido, se busca establecer e igualar las sanciones con respecto al manejo en estado de ebriedad y sus daños con el daño provocado desde un vehículo motorizado a un ciclista.

Esta es una medida clara para poder concientizar a la población y dar mayor seguridad a los niños, niñas, jóvenes, adultos y adultos mayores a utilizar el medio de transporte de la bicicleta. Debemos incentivar el uso de este medio de transporte sustentable y que ayuda al desarrollo físico y mental del usuario, debemos avanzar a ciudades más inclusivas y en seguridad de quienes se encuentran más vulnerables en nuestras calles y ciudades.

Por lo anterior los Diputados firmantes presentan el siguiente:



PROYECTO DE LEY

Artículo único: Agréguese en el DFL 1 Ley de Tránsito un Artículo 193 bis del siguiente tenor:

Artículo 193 bis.- El que conduzca u opere un vehículo motorizado y cause daños materiales o lesiones leves a quienes se transportan en bicicletas u otros ciclos, será sancionado con una multa de una a cinco unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por seis meses. Se reputarán leves, para estos efectos, todas las lesiones que produzcan al ofendido enfermedad o incapacidad por un tiempo no mayor a siete días.

Si se causaren lesiones menos graves, se impondrá la pena de prisión en su grado mínimo o multa de cuatro a diez unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia de conducir por nueve meses.

Si se causaren lesiones graves, la pena asignada será aquella señalada en el artículo 490, Nº 2, del Código Penal y la suspensión de la licencia de conducir de dieciocho a treinta y seis meses.

Si se causaren algunas de las lesiones indicadas en el artículo 397, Nº 1, del Código Penal o la muerte, se impondrá la pena de reclusión menor en su grado máximo, multa de veintiuno a treinta unidades tributarias mensuales y la suspensión de la licencia para conducir por el plazo que determine el juez, el que no podrá ser inferior a treinta y seis ni superior a sesenta meses.

En caso de reincidencia el infractor sufrirá, además de la pena que le corresponda, la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que estime el juez, el que no podrá ser inferior a cuarenta y ocho ni superior a setenta y dos meses.



Marcela Hernando Pérez
Honorable Diputada de la República




FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. MARCELA HERNANDO P.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JENNY ALVAREZ V.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. COSME MELLADO P.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. ALEXIS SEPÚLVEDA S.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JAIME MULET M.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. KARIM BIANCHI R.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. RENÉ ALINCO B.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. IVÁN FLORES G.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. FELIX GONZÁLEZ G.


FIRMADO DIGITALMENTE:
H.D. JOSÉ PÉREZ A.

