Boletín N° 18.705-15

Proyecto de ley, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señor Calisto, señoras Cariola y Gatica y señores Kusanovic y Walker, que modifica la Ley de Tránsito, en materia de conducción de motocicletas y otros vehículos similares.

I. FUNDAMENTOS.

El uso de motocicletas en Chile ha experimentado una expansión sostenida durante la última década. El parque de motocicletas creció un 54,9% entre 2015 y 2024, según cifras de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). La industria cerró 2025 con 28.594 unidades vendidas y un crecimiento de 5,3% respecto del año anterior, de acuerdo con el balance anual de la Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas (ANIM). La Región Metropolitana concentra más de dos tercios de las ventas, aunque el fenómeno se extiende progresivamente al resto del territorio.

Este crecimiento responde a factores legítimos: la motocicleta ofrece una alternativa de transporte eficiente, económica y flexible, particularmente en zonas urbanas congestionadas y en actividades de reparto de bienes asociadas a plataformas digitales. Sin embargo, la expansión del parque no ha sido acompañada por una regulación proporcionada en materia de licenciamiento, seguridad vial ni prevención del uso delictivo de estos vehículos.

La siniestralidad constituye una primera dimensión del problema. Durante 2024, participaron motocicletas en 6.884 siniestros de tránsito en todo el país, con un resultado de 215 motociclistas fallecidos y 5.114 lesionados, de los cuales 1.747 presentaron lesiones de carácter grave. En los últimos diez años han fallecido 1.898 motociclistas y cerca de 56.000 resultaron con lesiones de diversa entidad. Los ocupantes de motocicletas constituyen el tercer grupo de usuarios con mayor número de víctimas fatales en las vías chilenas.

La segunda dimensión, no menos relevante, es la utilización de motocicletas como instrumento para la comisión de delitos. Los registros de Carabineros muestran que los delitos cometidos mediante motocicletas pasaron de 1.431 casos en 2022 a 3.117 en 2023, lo que representa un incremento de 118% en un solo año. En 2024 se alcanzó el máximo del período, con 4.391 delitos registrados, 41% más que el año precedente y más de tres veces el nivel de 2022. De ese total, 4.064 correspondieron a robos y 327 a hurtos; el robo con intimidación o violencia pasó a explicar más del 92% de todos los delitos registrados sobre motocicletas.

En 2025, las cifras descendieron a 3.418 casos, una reducción de 22% respecto del año anterior que, sin embargo, dejó la incidencia delictiva 139% por encima del punto de partida de 2022. Un informe de Carabineros difundido en noviembre de 2025 documenta que las denuncias por la modalidad conocida como asaltos desde motocicletas aumentaron de 183 en

2023 a 210 en 2024, llegando a 248 en lo transcurrido de 2025, con una concentración relevante en las comunas de Santiago, Ñuñoa, La Florida, Providencia y San Miguel, que reunieron el 57,8% de los casos de la Región Metropolitana. El mismo informe constata que, en 2025, aproximadamente un 30,5% de los delitos fueron cometidos por personas vinculadas a empresas de reparto, proporción que había sido de 26,5% en 2023, descendió a 17,8% en 2024 y repuntó significativamente.

La modalidad delictiva presenta un patrón recurrente: uno o dos ocupantes de una motocicleta abordan a la víctima para despojarla de sus pertenencias, aprovechando la maniobrabilidad del vehículo, la velocidad de desplazamiento y la dificultad que enfrentan las fuerzas de orden para identificar y perseguir al autor. La movilidad y el anonimato que ofrece la motocicleta operan simultáneamente como ventaja delictiva y como factor de impunidad.

Frente a este diagnóstico, la legislación chilena presenta tres insuficiencias que el presente proyecto pretende abordar.

La primera es la necesidad de fortalecer los requisitos específicos para la obtención de la licencia no profesional Clase C, habilitante para conducir motocicletas, motonetas, bicimotos y vehículos similares. Actualmente, además de los requisitos generales de idoneidad moral, física y psíquica, el postulante debe aprobar los exámenes teóricos y prácticos correspondientes. Sin embargo, no se exige la aprobación previa de un curso teórico y práctico especializado, impartido por una escuela de conductores reconocida oficialmente, que permita asegurar una formación específica antes de acceder a esta clase de licencia.

La segunda insuficiencia es la ausencia de restricciones eficaces al transporte de acompañantes en condiciones que facilitan la comisión de delitos. El artículo 79 de la Ley de Tránsito se limita a disponer que ningún vehículo podrá llevar mayor número de personas que aquel para el cual fue diseñado o equipado, y que, tratándose de motocicletas, motonetas y bicimotos, el acompañante deberá ir sentado a horcajadas. No existe norma legal que permita restringir la circulación con acompañante en determinadas vías o condiciones. Durante 2025, la Municipalidad de Independencia aprobó una ordenanza que restringía la circulación de motocicletas con pasajeros en ciertos horarios; la Corte de Apelaciones de Santiago la invalidó en junio de 2026, resolviendo que una ordenanza municipal no puede alterar la descripción de una infracción establecida en la Ley de Tránsito. Esa sentencia confirma que cualquier restricción al transporte de acompañantes en motocicletas debe tener rango legal y no puede descansar en una delegación genérica a la potestad normativa municipal.

La tercera insuficiencia se relaciona con la identificación de los conductores y vehículos. La Ley N° 21.601, publicada el 11 de septiembre de 2023, introdujo medidas orientadas a dificultar la venta de vehículos robados, prohibió la carga de combustible a vehículos sin

placa patente visible y endureció las sanciones por circular con patentes ocultas. Estas medidas constituyeron un avance, pero no abordan la dificultad específica de identificación que presentan las motocicletas cuando participan en hechos delictivos: el reducido tamaño de la placa, la facilidad con que puede ocultarse y la protección facial que ofrece el casco. No existen en la legislación vigente mecanismos de identificación complementaria que faciliten la individualización del conductor de una motocicleta ante cámaras de vigilancia o testigos.

Estas tres insuficiencias configuran un vacío regulatorio que facilita tanto la siniestralidad como el uso delictivo de motocicletas. El presente proyecto propone abordarlas mediante un conjunto de modificaciones a la Ley de Tránsito que se articulan en cuatro ejes.

El primer eje fortalece los requisitos para la obtención de la licencia no profesional Clase C. Se incorpora como requisito la aprobación de un curso teórico y práctico de conducción de motocicletas, motonetas, bicimotos y vehículos similares, impartido por una escuela de conductores reconocida oficialmente, con el objeto de asegurar que quienes accedan a esta licencia cuenten previamente con conocimientos y habilidades específicas para la conducción segura de estos vehículos.

El segundo eje introduce una prohibición legal de circular con acompañante en motocicletas que sean utilizadas en actividades de reparto de bienes, cualquiera sea la naturaleza de la relación laboral o de prestación de servicios. Esta prohibición se establece directamente en la ley, con rango normativo suficiente para configurar la infracción y aplicar la sanción correspondiente, recogiendo la orientación jurisprudencial que exige reserva legal para este tipo de restricciones.

El tercer eje incorpora un sistema de identificación complementaria. Se exige que la placa patente de la motocicleta sea exhibida en un elemento reflectante adherido al dorso superior del conductor, en condiciones que permitan su lectura a distancia razonable. Se faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para reglamentar las características técnicas del elemento identificatorio, su tamaño, material y forma de adhesión, resguardando que no afecte la seguridad del conductor.

El cuarto eje fortalece el régimen sancionatorio aplicable a las nuevas obligaciones. Se califican como infracciones graves la circulación con acompañante durante actividades de retiro, reparto o entrega de bienes, en contravención a la prohibición establecida en esta ley, y el incumplimiento de la obligación de portar y mantener visible el elemento de identificación complementaria del vehículo.

II. IDEA MATRIZ.

Fortalecer la regulación de la conducción de motocicletas, motonetas, bicimotos y vehículos similares, mediante la exigencia de formación teórica y práctica específica para la obtención

de la licencia no profesional Clase C; el establecimiento de prohibiciones legales de circulación con acompañante durante actividades de retiro, reparto o entrega de bienes; la creación de un mecanismo de identificación complementaria del conductor; y el perfeccionamiento del régimen sancionatorio aplicable al incumplimiento de estas obligaciones.

PROYECTO DE LEY

“ARTICULO ÚNICO. - Modificase el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, en el siguiente sentido:

1. Incorpórase en el inciso segundo de su artículo 5, a continuación del punto final, que pasa a ser punto y seguido, la siguiente oración:

"Tratándose de motocicletas, motonetas, bicimotos y otros vehículos de dos o tres ruedas con motor fijo o agregado, dicha autorización solo se extenderá a quienes acrediten que su licencia o permiso internacional contempla expresamente una categoría habilitante para la conducción de esa clase de vehículos.".

2. Incorpórase en el artículo 13, a continuación de los requisitos especiales de la Licencia No Profesional Clase C, el siguiente numeral 3, nuevo:

"3.- Haber aprobado un curso teórico y práctico de conducción de motocicletas, motonetas, bicimotos y vehículos similares, impartido por una escuela de conductores reconocida oficialmente conforme a esta ley y su reglamento.".

3. Intercálase en el artículo 14, a continuación del numeral 2° del literal B, un inciso nuevo del siguiente tenor:

"El cumplimiento del requisito establecido en el numeral 3 de los requisitos especiales para la Licencia Clase C del artículo anterior se acreditará mediante certificado expedido por una escuela de conductores reconocida oficialmente.".

4. Agrégase en el artículo 79 el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Las motocicletas, motonetas y bici motos utilizadas en actividades de retiro, reparto o entrega de bienes deberán ser conducidas exclusivamente por su conductor, quedando prohibido el transporte de acompañantes durante el desarrollo de dichas actividades, cualquiera sea la naturaleza de la relación laboral o de la modalidad de prestación de

servicios en virtud de la cual éstas se efectúen.".

5. Modificase el artículo 80 en el siguiente sentido:

a) Intercálase, entre las palabras "acompañante" y "deberán", la frase ", cuando el transporte de acompañante se encuentre permitido conforme al artículo anterior,".

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Todo conductor de motocicleta, motoneta o bicimoto deberá portar un elemento de identificación complementaria que reproduzca, en caracteres claramente visibles, la placa patente única del vehículo que conduce. Dicho elemento deberá mantenerse permanentemente visible desde la parte posterior durante la circulación del vehículo.".

6. Incorpórase en su Artículo 132 un inciso final nuevo del siguiente tenor:

"Misma prohibición regirá para el transporte de personas en espacios físicos no habilitados para ello o cuando se incumpla lo señalado en el inciso final del Artículo 79 de esta ley.".

ARTÍCULO TRANSITORIO. - Las normas de la presente ley regirán solo respecto de las licencias de conducir nuevas, no pudiendo extenderse los requisitos señalados en su Artículo Primero a las licencias actualmente vigentes y por renovar.".