

Artículo actual					Propuesta						
Artículo 3º. [...] 2. Espacio de desplazamiento: Considerar dimensiones que permitan generar un espacio de circulación segura para el usuario del ciclo, tanto vertical como horizontalmente, considerando el tipo de ciclovía de acuerdo al siguiente cuadro:					Artículo 3º. [...] 2. Espacio de desplazamiento: Considerar dimensiones que permitan generar un espacio de circulación segura para el usuario del ciclo, tanto vertical como horizontalmente, considerando el tipo de ciclovía de acuerdo al siguiente cuadro:						
Tipo de ciclovía		Alto (gálibo vertical) (metros)	Ancho (metros)			Tipo de ciclovía		Alto (gálibo)	Ancho recomendado	Ancho óptimo	Ancho en singularidades(*)
			Óptimo	Recomendado	En singularidades(*)						
Unidireccional		2,5	1,8	1,5-1,8	1,2-1,5	Unidireccional		2,5 m	1,5-1,8 m	> 1,8 m	1,2-1,5 m
Bidireccional		2,5	2,4	2,2-2,4	2,0-2,2	Bidireccional		2,5 m	2,2-2,6 m	> 2,6 m	2,0-2,2 m
4. Segregación: Incorporar segregación respecto al tráfico motorizado por medio de elementos físicos o visuales, cuyas características dependerán de la velocidad de operación de la vía en la cual se emplaza. En relación a dicha velocidad las características de la segregación deberán ser las siguientes:											
Velocidad máxima permitida: V (km/h)		Tipo de segregación		Ancho mínimo (metros)		Tipo de ciclovía		Velocidad máxima permitida (km/h)	Tipo de segregación		Ancho mínimo
V<30		n/a		n/a		Unidireccional		V≤30	n/a		n/a
30≤V≤50		Visual o Física		0.30 – 0.50				30<V≤50	Visual o Física		0,30 – 0,50 m
50<V≤70		Física		0.50 – 0.60				50<V≤70	Física		0,40 – 0,60 m
V>70		Física		>1.00				V>70	Física		> 0,50 m
4. Segregación: Incorporar segregación respecto al tráfico motorizado por medio de elementos físicos o visuales, cuyas características dependerán del tipo de ciclovía y de la velocidad máxima permitida de la vía en la cual se emplaza. En relación a dicha velocidad las características de la segregación deberán ser las siguientes:											
Velocidad máxima permitida: V (km/h)		Tipo de segregación		Ancho mínimo (metros)		Tipo de ciclovía		Velocidad máxima permitida (km/h)	Tipo de segregación		Ancho mínimo
V≤30		n/a		n/a		Unidireccional		V≤30	n/a		n/a
30<V≤50		Visual o Física		0.30 – 0.50				30<V≤50	Visual o Física		0,30 – 0,60 m
50<V≤70		Física		0.50 – 0.60				50<V≤70	Física		0,50 – 1,00 m
V>70		Física		>1.00				V>70	Física		> 1,00 m
4. Los segregadores visuales son básicamente demarcaciones de líneas longitudinales continuas que delimitan la zona de la calzada cuyo uso está destinado sólo a ciclos.											
4. Los segregadores visuales son básicamente demarcaciones de líneas longitudinales continuas que delimitan la zona de la calzada cuyo uso está destinado sólo a ciclos.											
Para velocidades en el rango 30<V<40 km/h, la segregación podrá ser una combinación de demarcación longitudinal de 2 líneas paralelas de 0.10 metros, guardando entre sí una separación complementada con tachas retrorreflectantes, las que deberán cumplir con las especificaciones establecidas en el Capítulo 3 del Apéndice del Manual											
Para vías cuya velocidad máxima permitida sea igual o menor a 30 km/h, no será exigible ningún tipo de segregación. No obstante, se podrán demarcar pistas de circulación ciclista, prioritarias o exclusivas, siempre que sean unidireccionales. Si se instalase alguna ciclovía de contraflujo, esta deberá contar con segregación física.											

de Señalización de Tránsito, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Manual".

Para velocidades en el rango $40 < V < 50$ km/h, la segregación visual podrá ser complementada con tachas retrorreflectantes; o bien, pueden ser 2 líneas paralelas, guardando entre sí una separación tal que permita instalar alguno de los elementos segregadores físicos establecidos en el Capítulo N°7 del Manual. En el caso de ubicarse la ciclovía en vías en las que exista circulación de buses o camiones en tránsito hacia terminales o depósitos de buses, zonas portuarias o industriales, bodegas, terminales agropecuarios, u otros recintos generadores o receptores de carga, se deberá implementar una segregación física, con el fin de proteger a los ciclistas de la circulación de vehículos pesados.

Para velocidades sobre 50 km/h, los elementos de segregación física deberán ser algunos de los establecidos en el referido Capítulo N° 7 del Manual.

Para velocidades que superen los 70 km/h, la segregación consistirá en alejar la ciclovía del espacio de circulación de los vehículos motorizados, de acuerdo a la Sección 6.605 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, debiendo aplicarse lo dispuesto en los Tópicos 6.605.3 y 6.605.4.

En el caso que la ciclovía se encuentre separada del tráfico motorizado por estacionamientos, no se exigirá segregación. Sin perjuicio de lo anterior, si los estacionamientos de vehículos se encuentran ubicados en el mismo sentido del tránsito de la ciclovía, se deberá cumplir con una separación mínima de 0.7 metros.

En el caso que la ciclovía se encuentre separada del tráfico motorizado mediante la elevación de ésta, con una distancia vertical mínima de 5 centímetros, no se exigirá segregación adicional a la solera.

Para vías cuya velocidad máxima permitida sea mayor que 30 km/h y menor o igual a 50 km/h, la segregación podrá ser visual o física, es decir, deberá estar segregada por una o dos líneas paralelas, separadas entre sí, si se optase por segregación visual y, en el caso de segregación física deberán instalarse alguno de los elementos segregadores físicos establecidos en el Capítulo N°7 del Apéndice del Manual de Señalización de Tránsito, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En el caso de ubicarse la ciclovía en vías en las que exista circulación de camiones en tránsito hacia terminales, zonas portuarias o industriales, bodegas, terminales agropecuarios, u otros recintos generadores o receptores de carga, se deberá implementar una segregación física de ancho mínimo 30 cm, con el fin de proteger a los ciclistas de la circulación de vehículos pesados.

Cuando la velocidad máxima permitida sea menor a 50 km/h, se podrá establecer un ancho mínimo de segregación de entre 10 y 20 cm, siempre que previamente se haya reducido al mínimo el ancho de las pistas vehiculares, conforme a lo indicado en el numeral 2 de este artículo.

Para velocidades sobre 50 km/h, los elementos de segregación física deberán ser algunos de los establecidos en el referido Capítulo N° 7 del Manual de Señalización de Tránsito, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Para velocidades que superen los 70 km/h, la segregación consistirá en alejar la ciclovía del espacio de circulación de los vehículos motorizados, de acuerdo a la Sección 6.605 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, debiendo aplicarse lo dispuesto en los Tópicos 6.605.3 y 6.605.4.

En el caso que la ciclovía se encuentre separada del tráfico motorizado por estacionamientos, no se exigirá segregación. Sin perjuicio de lo anterior, si los estacionamientos de vehículos se encuentran ubicados en el mismo sentido del tránsito de la ciclovía, se deberá cumplir con una separación mínima de 0.7 metros.

En el caso que la ciclovía se encuentre separada del tráfico motorizado mediante la elevación de ésta, con una distancia vertical mínima de 5 centímetros, se podrá disponer de segregación adicional a la solera.

<p>En las ciclovías que se emplacen al interior de parques, plazas o áreas verdes públicas o privadas de uso público, riberas de ríos, de lagos o en platabandas de bordes costeros, deberá existir una segregación respecto a cualquier circulación peatonal, de una distancia mínima de 0.4 metros y/o una diferencia en altura de al menos 5 centímetros. Dicho espacio estará conformado por vegetación u otros elementos de carácter paisajístico que contribuyan a resguardar la seguridad y el distanciamiento entre peatones y ciclistas.</p>	<p>En las ciclovías que se emplacen al interior de parques, plazas o áreas verdes públicas o privadas de uso público, riberas de ríos, de lagos o en platabandas de bordes costeros, deberá existir una segregación respecto a cualquier circulación peatonal, de una distancia mínima de 0.4 metros. Dicho espacio estará conformado por vegetación u otros elementos de carácter paisajístico que contribuyan a resguardar la seguridad y el distanciamiento entre peatones y ciclistas.</p>
<p>Artículo 7º En la etapa de anteproyecto, el interesado deberá presentar en la Secretaría Regional correspondiente lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ficha de presentación que contenga los siguientes datos generales: [...] 2. Memoria explicativa que contenga, al menos: <ol style="list-style-type: none"> a) La definición del trazado y la caracterización de los tramos que lo componen, resaltando los beneficios del emplazamiento adoptado. b) Perfiles transversales entre líneas oficiales de cada uno de los tramos que constituyen el trazado de la ciclovía, de la situación actual y con proyecto, indicando el tipo de segregación de la ciclovía. c) Un catastro de las singularidades presentes en el proyecto, que contenga, al menos, el tipo de singularidad, la ubicación, la longitud, el perfil asociado y el ancho de la ciclovía. d) Un análisis de las intersecciones de inicio y fin de la ciclovía y, además, todas aquellas que se consideren complejas, atendiendo para su determinación criterios como el tipo de intersección, la tasa de siniestralidad y los movimientos conflictivos. e) Un análisis de interacciones complejas entre ciclistas y el entorno del trazado de la ciclovía, considerando para su determinación, entre otros, la existencia de infraestructura 	<p>Artículo 7º En la etapa de anteproyecto, el interesado deberá presentar en la Secretaría Regional correspondiente lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ficha de presentación que contenga los siguientes datos generales: [...] 2. Memoria explicativa que contenga, al menos: <ol style="list-style-type: none"> a) La definición del trazado y la caracterización de los tramos que lo componen, resaltando los beneficios del emplazamiento adoptado. b) Perfiles transversales entre líneas oficiales de cada uno de los tramos que constituyen el trazado de la ciclovía, de la situación actual y con proyecto, indicando el tipo de segregación de la ciclovía. c) Un catastro de las singularidades presentes en el proyecto, que contenga, al menos, el tipo de singularidad, la ubicación, la longitud, el perfil asociado y el ancho de la ciclovía. d) Un análisis de las intersecciones de inicio y fin de la ciclovía y, además, todas aquellas que se consideren complejas, atendiendo para su determinación criterios como el tipo de intersección, la tasa de siniestralidad y los movimientos conflictivos. e) Una propuesta esquemática de soluciones operacionales para las intersecciones que podrían generar mayores conflictos, por ejemplo, al ocurrir cambios de emplazamiento, cambios de tipología, conexiones con otras ciclovías existentes, cruces de 3 ejes, rotondas, y para otras que, tras el análisis de intersecciones, se identifiquen como críticas. El esquema deberá indicar cómo se resuelven los movimientos que necesitan realizar los ciclistas, ya sea mediante demarcaciones, modificaciones geométricas, fases semaforicas especiales u otras. f) Un análisis de interacciones complejas entre ciclistas y el entorno del trazado de la ciclovía, considerando para su determinación, entre otros, la existencia de infraestructura

<p>destinada al transporte público en el trazado, otras ciclovías, estaciones de transporte masivo, hitos urbanos relevantes, estacionamientos, presencia de establecimientos de salud o educativos, ferias libres y angostamientos de pista; indicando cómo estas interacciones son resueltas por el proyecto.</p> <p>3. [...]</p> <p>4. En caso de que la ciclovía requiera utilizar faja vial que actualmente esté destinada a otros usos (por ejemplo estacionamientos), el anteproyecto debe incluir la aprobación del o los Departamentos Municipales y/o de la Dirección de Vialidad, que corresponda.</p>	<p>destinada al transporte público en el trazado, otras ciclovías, estaciones de transporte masivo, hitos urbanos relevantes, estacionamientos, presencia de establecimientos de salud o educativos, ferias libres y angostamientos de pista; indicando cómo estas interacciones son resueltas por el proyecto.</p> <p>3. [...]</p> <p>4. En caso de que la ciclovía requiera utilizar faja vial que actualmente esté formalmente destinada a otros usos (por ejemplo, estacionamientos concesionados o de pago), el anteproyecto debe incluir la aprobación del o los Departamentos Municipales y/o de la Dirección de Vialidad, según corresponda.</p>
<p>Artículo 8º. Los plazos para la etapa del anteproyecto son los siguientes:</p> <p>1. La Secretaría Regional verificará la completitud de los antecedentes señalados en el artículo anterior, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados desde su recepción. Las presentaciones incompletas serán devueltas al interesado a través de oficio para que, en un plazo de cinco (5) días hábiles, acompañe los antecedentes que falten, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su solicitud.</p> <p>2. Las presentaciones que contengan toda la información y antecedentes a que se refiere el artículo precedente deberán ser evaluadas por la Secretaría Regional respectiva dentro del plazo máximo de veinte (20) días hábiles contados desde la recepción conforme de los antecedentes. La Secretaría Regional, como consecuencia de la revisión del anteproyecto, podrá aprobarlo o rechazarlo, mediante una resolución o emitir un oficio indicando las observaciones a la presentación.</p> <p>3. En el evento que el anteproyecto sea observado por la Secretaría Regional, el interesado tendrá un plazo máximo de quince días (15) hábiles para presentar el anteproyecto corregido, contados desde la notificación del respectivo oficio. En caso de que no sean subsanadas las observaciones dentro de plazo, la Secretaría Regional dictará una resolución rechazando el anteproyecto original.</p> <p>4. Una vez presentado el anteproyecto corregido, la Secretaría Regional tendrá un plazo máximo de diez (10) días hábiles para pronunciarse mediante resolución fundada, aprobando o rechazando el anteproyecto.</p>	<p>Artículo 8º. Los plazos para la etapa del anteproyecto son los siguientes:</p> <p>5. La Secretaría Regional podrá autorizar prórrogas de todos los plazos señalados en los numerales anteriores de este artículo, por una sola vez y sin que la prórroga exceda la mitad del plazo otorgado originalmente. Tales prórrogas podrán ser decretadas de oficio y en forma fundada por la Secretaría Regional o solicitadas</p>

	<p>por el interesado. Tanto las solicitudes como la decisión sobre la prórroga deberán realizarse antes del vencimiento del plazo que se requiere prorrogar.</p>
<p>Artículo 9º. La Secretaría Regional deberá revisar el anteproyecto, verificando el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3º y pronunciarse especialmente sobre los siguientes aspectos de la ciclovía:</p> <p>[...]</p> <p>La Secretaría Regional deberá basar su decisión en los criterios dispuestos en el presente decreto.</p> <p>La aprobación del anteproyecto se hará por resolución de la Secretaría Regional y tendrá una vigencia de un (1) año, contado desde la fecha de la notificación. En el caso en que el anteproyecto de ciclovía forme parte de otro proyecto de infraestructura vial urbana o interurbana, tales como, autopistas, corredores de transporte público, entre otros este tendrá una vigencia de cinco (5) años contados desde la fecha de la notificación de la resolución aprobatoria.</p>	<p>Artículo 9º. La Secretaría Regional deberá revisar el anteproyecto, verificando el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3º y pronunciarse especialmente sobre los siguientes aspectos de la ciclovía:</p> <p>[...]</p> <p>La aprobación del anteproyecto se hará por resolución de la Secretaría Regional y tendrá una vigencia de dos (2) años, contados desde la fecha de la notificación. En el caso en que el anteproyecto de ciclovía forme parte de otro proyecto de infraestructura vial urbana o interurbana, tales como, autopistas, corredores de transporte público, entre otros, este tendrá una vigencia de seis (6) años contados desde la fecha de la notificación de la resolución aprobatoria.</p> <p>La vigencia de la resolución aprobatoria podrá ser prorrogada en caso de que concurren motivos fundados. Para ello, el interesado deberá presentar una solicitud ante la Secretaría Regional que emitió la resolución aprobatoria, exponiendo los fundamentos de su solicitud y adjuntando una declaración jurada en que indique que las condiciones de base que dieron sustento a la aprobación no han sufrido modificaciones. Tanto la solicitud como la decisión sobre la renovación deberán realizarse antes del vencimiento del plazo que se trate y ésta no podrá exceder de la mitad del plazo original.</p>

<p>Artículo 10º. En la etapa de proyecto, el interesado deberá presentar los siguientes antecedentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La resolución aprobatoria del anteproyecto, la que deberá estar vigente. 2. Un plano de diseño operativo que indique señalización y demarcación, incluyendo semaforización en caso de ser aplicable, y cualquier otra medida de gestión relacionada con la operación de la vía que sea necesaria para que la ciclovía pueda funcionar. 3. La memoria explicativa [...] 	<p>Artículo 10º. En la etapa de proyecto, el interesado deberá presentar los siguientes antecedentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La resolución aprobatoria del anteproyecto, la que deberá estar vigente. 2. Un plano de diseño operativo que indique señalización y demarcación, incluyendo semaforización en caso de ser aplicable, y cualquier otra medida de gestión relacionada con la operación de la vía que sea necesaria para que la ciclovía pueda funcionar. 3. Un plano que identifique todas las dificultades e interferencias físicas y/u operativas relevantes, que son necesarias para dar factibilidad al proyecto, tales como: remoción, reubicación y readecuación de árboles, postes, grifos, sumideros o estacionamientos reservados, entre otros. 4. La memoria explicativa [...]
<p>Artículo 11º. Los plazos para la etapa del proyecto son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Secretaría Regional verificará la completitud de los antecedentes señalados en los numerales del artículo precedente, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados desde su recepción. Las presentaciones incompletas serán devueltas al interesado, a través de oficio, para que, en un plazo de cinco (5) días hábiles, acompañe los antecedentes que falten, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su solicitud. 2. Las presentaciones que contengan toda la información y antecedentes a que se refiere el número precedente deberán ser evaluadas por la Secretaría Regional respectiva dentro del plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde la recepción conforme de los antecedentes. La Secretaría Regional, como consecuencia de la revisión del proyecto, podrá autorizar o rechazar el mismo, mediante resolución, o emitir un oficio indicando las observaciones a la presentación. 3. En el evento que el proyecto sea observado por la Secretaría Regional, el interesado tendrá un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para presentar el proyecto corregido, contados desde la notificación del respectivo oficio. En caso de que no sean subsanadas las observaciones dentro de plazo, la Secretaría Regional dictará una resolución rechazando el proyecto original. 	<p>Artículo 11º. Los plazos para la etapa del proyecto son los siguientes:</p>

<p>4. Una vez presentado el proyecto corregido en el plazo referido en el numeral 3 del presente artículo, la Secretaría Regional tendrá un plazo máximo de veinte (20) días hábiles para pronunciarse mediante resolución fundada, aprobando o rechazando el proyecto.</p>	<p>5. La Secretaría Regional podrá autorizar prórrogas de todos los plazos señalados en los numerales anteriores de este artículo, por una sola vez y sin que la prórroga exceda la mitad del plazo otorgado originalmente. Tales prórrogas podrán ser decretadas de oficio y en forma fundada por la Secretaría Regional o solicitadas por el interesado. Tanto las solicitudes como la decisión sobre la prórroga deberán realizarse antes del vencimiento del plazo que se requiere prorrogar.</p>
<p>Artículo 13º. De la resolución aprobatoria del proyecto:</p> <p>La resolución que aprueba el proyecto deberá incorporar, como mínimo, la siguiente información: el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos, el sentido del tránsito que tendrá, la existencia de paraderos de transporte público y el listado completo de medidas de gestión y obras habilitantes para la correcta operación de la ciclovía, tales como cambios de sentido de tránsito, señalización y demarcación, requerimientos de semaforización o modificación de semáforos, soluciones que resuelvan interacción con paraderos, si corresponde, entre otras. Además, deberá señalar expresamente el deber de mantención que le asiste a los gobiernos regionales, a los municipios o a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas conforme el emplazamiento de la ciclovía, y anexar la memoria explicativa y los planos debidamente firmados por la correspondiente Secretaría Regional.</p> <p>La resolución que autorice la operación del proyecto de ciclovía tendrá una vigencia de tres (3) años, contados desde la fecha de su notificación.</p> <p>En contra de la resolución que se pronuncie sobre la operación de un proyecto de ciclovía, podrán deducirse los recursos generales contemplados en la Ley Nº 19.880 que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.</p>	<p>Artículo 13º. De la resolución aprobatoria del proyecto:</p> <p>La resolución que aprueba el proyecto deberá incorporar, como mínimo, la siguiente información: el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos, el sentido del tránsito que tendrá, la existencia de paraderos de transporte público y el listado completo de medidas de gestión y obras habilitantes para la correcta operación de la ciclovía, tales como cambios de sentido de tránsito, señalización y demarcación, requerimientos de semaforización o modificación de semáforos, soluciones que resuelvan interacción con paraderos, si corresponde, entre otras. Además, deberá señalar expresamente el deber de mantención que le asiste a los gobiernos regionales, a los municipios o a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas conforme el emplazamiento de la ciclovía, y anexar la memoria explicativa y los planos debidamente firmados por la correspondiente Secretaría Regional.</p> <p>La resolución que autorice la operación del proyecto de ciclovía tendrá una vigencia de cinco (5) años, contados desde la fecha de su notificación. En el caso en que el anteproyecto de ciclovía forme parte de otro proyecto de infraestructura vial urbana o interurbana, tales como, autopistas, corredores de transporte público, entre otros, este tendrá una vigencia de diez (10) años contados desde la fecha de la notificación de la resolución aprobatoria.</p> <p>En contra de la resolución que se pronuncie sobre la operación de un proyecto de ciclovía, podrán deducirse los recursos generales contemplados en la Ley Nº 19.880 que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.</p>

	La vigencia de la resolución aprobatoria podrá ser prorrogada en caso de que concurren motivos fundados. Para ello, el interesado deberá presentar una solicitud ante la Secretaría Regional que emitió la resolución aprobatoria, exponiendo los fundamentos de su solicitud y adjuntando una declaración jurada en que indique que las condiciones de base que dieron sustento a la aprobación no han sufrido modificaciones. Tanto la solicitud como la decisión sobre la renovación deberán realizarse antes del vencimiento del plazo que se trate y esta no podrá exceder de la mitad del plazo original.
--	---

NUEVO

Artículo 19° bis. Las bicicletas y triciclos con motor eléctrico auxiliar con potencia igual o menor a 250 W deberán cumplir con alguna de las normas internacionales señaladas a continuación, o sus equivalentes, lo que deberá ser acreditado ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en la forma señalada en el artículo 24° del presente reglamento.

- 1. EN 15194: "Ciclos. Ciclos con asistencia eléctrica. Bicicletas EPAC", del Comité Europeo de Normalización.
- 2. EN 17404: "Ciclos. Ciclos asistidos eléctricamente. Bicicletas de montaña EPAC", del Comité Europeo de Normalización.

Igualmente, deberán acreditar el cumplimiento de los estándares establecidos en alguna de las siguientes normas:

- i. EN 50604-1 y su enmienda, EN 50604-1/A1: "Baterías de litio para aplicaciones de vehículo eléctrico ligero. Parte 1: Requisitos generales de seguridad y métodos de ensayo."
- ii. EN 62133-1 "Acumuladores alcalinos y otros acumuladores con electrolito no ácido. Requisitos de seguridad para acumuladores estancos portátiles y para baterías construidas a partir de ellos, para uso en aplicaciones portátiles. Parte 1: Sistemas de níquel."
- iii. ANSI/UL 2271 "Batteries for Use In Light Electric Vehicle (LEV) Applications".

Las normas antes señaladas deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 20°. De los elementos de seguridad de los ocupantes de los ciclos:

[...]

El casco protector deberá cumplir con alguna de las normas internacionales señaladas a continuación, o sus equivalentes, las que deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Con todo, estos requisitos deberán ser acreditados ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la forma señalada en el artículo 24° del presente reglamento.

- a) EN 1078: "Helmets for Pedal Cyclists and for Users of Skateboards and Roller Skates", del Comité Europeo de Normalización.
- b) CPSC 16 CFR 1203: "Safety Standard for Bicycle Helmets", de los Estados Unidos de América.

Artículo 20°. De los elementos de seguridad de los ocupantes de los ciclos:

[...]

El casco protector deberá cumplir con alguna de las normas internacionales señaladas a continuación, o sus equivalentes, las que deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Con todo, estos requisitos deberán ser acreditados ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la forma señalada en el artículo 24° del presente reglamento.

- a) EN 1078: "Helmets for Pedal Cyclists and for Users of Skateboards and Roller Skates", del Comité Europeo de Normalización.
- b) CPSC 16 CFR 1203: "Safety Standard for Bicycle Helmets", de los Estados Unidos de América.
- c) NTA-8776: "Helmets for S-EPAC riders. Dutch Technical Agreement NTA 8776", de los Países Bajos.

	<p>d) ASTM F1952: "Standard Specification for Helmets Used for Downhill Mountain Bicycle Racing", de los Estados Unidos de América.</p> <p>e) ASTM F2032: "Standard Specification for Helmets Used for BMX Cycling", de los Estados Unidos de América.</p>
<p>Artículo 24º. El importador, distribuidor, primer vendedor u otro del casco protector y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes deberán acreditar que cumplen con las características y especificaciones establecidas en el presente reglamento ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, presentando para ello una solicitud de acreditación, acompañando las fichas de especificaciones, diagramas y otros antecedentes necesarios para tal efecto. Asimismo, según sea el caso, deberá incluir un certificado que acredite el cumplimiento de alguna de las normas descritas en el artículo 20º y/o 23º de este reglamento referidas al casco protector y los dispositivos adicionales respectivamente, emitido por entidades de certificación habilitadas.</p> <p>En el evento que el casco protector y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes reúnan todas las características y especificaciones técnicas establecidas en este reglamento, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones procederá a otorgar al solicitante el correspondiente certificado, en el cual se consignará el código de acreditación, marca, modelo, fabricante y solicitante.</p> <p>En los casos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones constatare la omisión de lo señalado en el presente artículo, remitirá los antecedentes pertinentes al Servicio Nacional del Consumidor.</p>	<p>Artículo 24º. El importador, distribuidor, primer vendedor u otro de los ciclos con motor eléctrico, de cascos protectores y de dispositivos adicionales para el transporte de infantes deberán acreditar que cumplen con las características y especificaciones establecidas en el presente reglamento ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, presentando para ello una solicitud de acreditación, acompañando las fichas de especificaciones, diagramas y otros antecedentes necesarios para tal efecto. Asimismo, según sea el caso, deberá incluir un certificado que acredite el cumplimiento de alguna de las normas descritas en el artículo 19º bis, 20º y/o 23º de este reglamento referidas a los ciclos con motor eléctrico, al casco protector y los dispositivos adicionales, respectivamente, emitido por entidades de certificación habilitadas. La documentación que se presente en el proceso de acreditación deberá considerar la versión de la normativa internacional que se encuentre vigente al momento de presentar la respectiva solicitud.</p> <p>En el evento que el ciclo con motor eléctrico, el casco protector y los dispositivos adicionales para el transporte de infantes reúnan todas las características y especificaciones técnicas establecidas en este reglamento, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones procederá a otorgar al solicitante el correspondiente certificado, en el cual se consignará el código de acreditación, marca, modelo, fabricante y solicitante.</p> <p>En los casos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones constatare la omisión de lo señalado en el presente artículo, remitirá los antecedentes pertinentes al Servicio Nacional del Consumidor.</p> <p>Asimismo, cuando se utilice una acreditación perteneciente a otro casco, ciclo con motor eléctrico o dispositivo adicional para el transporte de infantes, o cuando el artículo acreditado haya sido modificado respecto a las características y especificaciones técnicas tenidas a la vista durante el proceso de acreditación, el Ministerio revocará la acreditación contenida, siguiendo el procedimiento dispuesto por la ley N°19.880.</p>
<p>Artículo 27º. El Ministerio, dentro del plazo de ciento ochenta días de publicado este decreto, dictará una resolución en la que se indicará el procedimiento y las pautas generales, de conformidad a los criterios</p>	<p>Artículo 27º. El Ministerio, dentro del plazo de ciento ochenta días de publicado este decreto, dictará una resolución en la que se indicará el procedimiento y las pautas generales, de conformidad a</p>

que el propio Reglamento dispone, para realizar la acreditación de los cascos y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes.

los criterios que el propio Reglamento dispone, para realizar la acreditación [de los ciclos con motor eléctrico](#), de los cascos y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes.