

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

FACULTAD DE DERECHO



**“ALGUNAS PROPUESTAS DE REFORMA A LA LEY DE TRÁNSITO
POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES DE COSTA RICA A LA LUZ DE
LEGISLACIONES EXTRANJERAS EN LA MATERIA.”**

**TESIS DE GRADO PARA OPTAR POR EL GRADO DE LICENCIADO
EN DERECHO.**

JURGEN MOJICA SANABRIA.

LEONARDO SOLÓRZANO MUÑOZ.

2007.

DEDICATORIA

*A mi mamá y a mi papá, su apoyo siempre
ha sido incondicional y en todo momento
estuvieron ahí para respaldar mis decisiones,
sin ellos esto jamás hubiera sido posible.*

A mi hermano Luis por creer y confiar en mí.

A Dios por guiar siempre mis pasos.

A Jorgen por el esfuerzo llevado a cabo juntos.

Leonardo Solórzano Muñoz

A mi mamá y papá:

Por su dedicación

Por la paciencia durante mi niñez.

Por las oportunidades que me han dado.

Por la inversión en mi educación.

Por creer en mí.

Por su amor.

*A Leonardo: mae, sin usted no me hubiera
graduado.*

Jurgen Mojica Sanabria

AGRADECIMIENTOS

Al Dr. Ciro Casas Zamora, Director de nuestra tesis, por su don de gentes y calidad humana, por su ayuda incondicional en la realización de este trabajo, y sus múltiples aportes académicos.

A los lectores, Lic. Mario Seing Jiménez y Licda. Lena White Curling, por brindarnos su tiempo, así como sus conocimientos y experiencia en el tema de nuestra tesis.

A las Licenciadas Ruth Montoya Rojas y Maribel Seing Murillo, por acceder a formar parte del Tribunal Examinador de nuestro trabajo, por sus consejos invaluable durante la realización del mismo y por sus aportaciones.

Finalmente, a todos aquellos amigos, abogados, profesores y familiares que nos ayudaron a alcanzar esta meta, gracias por los consejos y ayuda prestada.

<u>INTRODUCCIÓN</u>	1
<u>TÍTULO I: Consideraciones generales del Derecho del Tránsito</u>	10
<u>Capítulo I: El Derecho del Tránsito y su contenido</u>	11
<u>Sección I: NOCIONES GENERALES SOBRE EL DERECHO DEL TRÁNSITO</u>	11
<u>A) CONCEPTO</u>	12
<u>B) FORMAS COMO SE PUEDEN LLAMAR AL DERECHO DEL TRÁNSITO</u>	14
<u>C) CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO</u>	14
<u>D) AUTONOMÍA DEL DERECHO DEL TRÁNSITO</u>	17
1- Un conjunto de normas que regulen la materia.....	22
2- Principios generales propios.....	23
3- Estudios en la materia y cátedras en las universidades.....	23
4- Objeto y fin singular.....	24
5- Sistema de fuentes propio.....	24
<u>Sección II: PRINCIPIOS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO Y SU PRESENCIA EN LA NORMATIVA COSTARRICENSE</u>	26
<u>A) PRINCIPIOS DE ORDEN CONSTITUCIONAL</u>	28
1- Defensa de la vida e integridad de la persona.....	28

2-	Libertad de locomoción y estancia.....	29
3-	Libertad de uso y goce de las vías públicas.....	30
4-	Legalidad y exclusión analógica.....	31
5-	Igualdad.....	31
6-	Defensa entre la administración activa y debido proceso.....	32
B)	<u>PRINCIPIOS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO PROVENIENTES DEL DERECHO ADMINISTRATIVO.....</u>	33
1-	Ejecutividad y ejecutoriedad.....	33
2-	Oficiosidad.....	34
3-	Informalismo a favor del administrado.....	35
C)	<u>PRINCIPIOS PROPIOS Y EXCLUSIVOS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO...35</u>	
1-	Libertad en la vía pública.....	35
2-	Preservación de la normalidad en la corriente.....	36
3-	Conducción Dirigida.....	37
4-	Segregación y especialización.....	40
D)	<u>PRINCIPIOS INSTRUMENTALES ATENIENTES AL FACTOR HUMANO.....</u>	41
1-	Capacidad o aptitud psicofísica.....	41
2-	Pericia conductiva o idoneidad técnica.....	42
3-	Conocimiento de la normativa vial.....	43
E)	<u>PRINCIPIOS INSTRUMENTALES OPERATIVO-ASEGURATIVOS DEL ACTO DE CIRCULACIÓN.....</u>	45
1-	Regularidad técnica del vehículo.....	45
2-	Ostensibilidad.....	46
3-	Confianza.....	47
4-	Defensa.....	48
5-	Cooperación.....	49
6-	Autorización de la conducción y circulación.....	50
F)	<u>PRINCIPIOS SECUNDARIOS REFERENTES A BIENES JURÍDICOS VINCULADOS AL TRÁNSITO, PERO DOGMÁTICAMENTE AJENOS AL DERECHO DEL TRÁNSITO.....</u>	51
1-	Defensa ambiental.....	52
2-	Conservación del patrimonio público.....	53

Capítulo II: Aplicación de los principios del Derecho del Tránsito en los Juzgados de Costa Rica.....54

Sección I: PRINCIPIOS PRESENTES EN LAS SENTENCIAS DE LOS JUZGADOS QUE CONOCEN LA MATERIA DE TRÁNSITO.....54

- A) **EL DESINTERÉS PRESENTADO POR LOS SUJETOS PROCESALES.....56**
- B) **FALTA DE PRUEBAS.....58**
- C) **EXISTENCIA DE UNA SOLA DECLARACIÓN INDAGATORIA.....59**
- D) **INCUMPLIMIENTO DE DEBERES POR PARTE DEL INSPECTOR DE TRÁNSITO.....60**
- E) **PRINCIPIOS OBSERVADOS EN LAS SENTENCIAS.....62**
- F) **PRINCIPIOS AJENOS A LA MATERIA DE TRÁNSITO.....65**

Capítulo III: Relación del Derecho del Tránsito con diversas ramas del derecho.....69

Sección I: RELACIÓN CON EL DERECHO ADMINISTRATIVO.....70

Sección II: RELACIÓN CON EL DERECHO CIVIL.....71

Sección III: RELACIÓN CON EL DERECHO PENAL.....73

- A) **CONCEPTO DE DELITO DE PELIGRO.....75**
- B) **CRIMINALIDAD VIAL.....80**

Sección IV: RELACIÓN CON EL DERECHO AMBIENTAL.....85

TÍTULO II: ANÁLISIS CONSTITUCIONAL Y LEGAL DE LAS MEDIDAS DE OTRAS LEGISLACIONES TENDIENTES A DISMINUIR LOS PROBLEMAS DEL TRÁNSITO.....98

Capítulo I: Introspección a los Derechos Fundamentales.....99

Sección I: CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES.....99

- A) ¿QUÉ SON LOS DERECHOS FUNDAMENTALES?.....99**
- 1- El Hábeas Corpus.....101
 - 2- El Recurso de Amparo.....102
- B) ¿PUEDEN LIMITARSE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES?.....107**
- C) RÉGIMEN DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES EN COSTA RICA.....109**
- 1- Régimen Represivo.....109
 - 2- Régimen Preventivo.....110
- D) NATURALEZA DEL DERECHO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO.....110**

Capítulo II: Análisis de las legislaciones extranjeras en la materia de tránsito.....112

Sección I: SOBRE LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN LEGISLACIONES EXTRANJERAS PARA DISMINUIR LOS PROBLEMAS QUE GENERA EL TRÁNSITO Y SU CONSTITUCIONALIDAD.....112

- A) SISTEMA DE PUNTOS.....112**

B) <u>EDUCACIÓN VIAL</u>	117
1- Cursos de sensibilización y reeducación vial.....	123
2- Escuelas de Manejo y examen para obtener el permiso de conducir.....	125
2.1- Regulación de las Escuelas de manejo en España.....	128
C) <u>LOS PEATONES</u>	135
1- Derechos de los Peatones.....	135
1.1- Prioridad de paso de los peatones.....	141
2- Deberes de los Peatones.....	143
2.1- Creación de sanciones administrativas en contra de los peatones.....	148
D) <u>FISCALIZACIÓN ELECTRÓNICA</u>	149
1- Fiscalización electrónica en Chile.....	164
E) <u>CONGESTIÓN VEHICULAR</u>	168
1- Tarifación vial.....	169
2- Disminución de la flota vehicular.....	177
F) <u>APTITUD PSICOFÍSICA DE LOS CONDUCTORES</u>	180
G) <u>MOTIVACIÓN E INCENTIVOS</u>	183
H) <u>SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA</u>	184
1- Existencia o no del Derecho de Conducir.....	186
2- Dos Situaciones Diversas: Cancelación y Suspensión.....	189
3- Afectación del Derecho al Trabajo.....	190
4- Validez de la Suspensión Administrativa Provisional.....	192
5- Suspensión de todas las licencias.....	193
6- Burlas al sistema.....	194
I) <u>LOS CONDUCTORES EBRIOS</u>	196

1- Información/educación.....	199
2- Revocación y suspensión de permisos de conducir.....	200
3- Renovación de permisos de conducir.....	202
4- Rehabilitación.....	203
5- Alcolocks.....	204
6- Programas de conductor designado.....	206
7- Permiso de conducir electrónico.....	207
8- Permisos graduados.....	208
9- Elevar la edad legal para beber alcohol.....	209
10- Sanciones contra el vehículo.....	210

J) RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.....211

1- Responsabilidad de la Administración por daños reportables a defectos de construcción de las vías públicas.....	213
1.1- Daños ocasionados por el uso inadecuado de la vía respecto de sus características estructurales.....	213
1.2- Daños ocasionados por defectos técnicos de construcción de las llamadas obras especiales o de arte que hacen parte de la vía.....	214
2- Responsabilidad de la Administración por daños reportables a causa de negligencia en las tareas de conservación de la vía o de las obras que forman parte de ella.....	215
3- Responsabilidad de la Administración por daños reportables a la ejecución de trabajos en las vías públicas.....	215
4- Responsabilidad de la Administración por daños a la negligencia en la colocación e indicación oportuna de señales de tránsito.....	216
5- Responsabilidad de la Administración por daños debido a error culposo en la autorización de carreras de velocidad, expedición de pases y licencias.....	216

- 6- Responsabilidad de la Administración por daños ocasionados a terceros con motivo de la circulación de vehículos de su propiedad.....217

TÍTULO III: Propuesta de reforma a la Ley de Tránsito por vías por vías públicas terrestres de Costa Rica.....218

Capítulo I: Análisis de la propuesta del MOPT para reformar la Ley de Tránsito Vigente.....219

Sección I: COMENTARIOS DEL PROYECTO DE LEY N° 16496 PROPUESTO POR EL MOPT PARA REFORMAR LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES219

A) ASPECTOS POSITIVOS.....220

- 1- Ampliación del plazo de suspensión de la licencia.....220
- 2- Sustanciación en sede administrativa de la impugnación de la boleta de citación de por infracción a la Ley de Tránsito; así como de los trámites de devolución de placas, vehículos y licencias.....222
- 3- Prescripción de las infracciones a la Ley de Tránsito.....223

B) CRÍTICAS AL PROYECTO DE LEY.....225

Capítulo II: Propuestas de reforma a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica.....236

Sección I: REFORMAS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES DE COSTA RICA.....236

A) <u>NUEVO RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD</u>	236
1- La fiscalización electrónica.....	236
2- Responsabilidad por daños.....	238
3- Responsabilidad de la Administración por accidentes de tránsito.....	239
4- Responsabilidad por el certificado médico para obtener o renovar la licencia de conducir.....	243
5- Criminalidad vial.....	246
B) <u>CAPACIDAD PSICOFÍSICA PARA CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR</u>	247
1- Reforma al Capítulo III de la Ley de Tránsito: “Las licencias y el permiso de aprendizaje”.....	248
2- Reforma al Título IV: Prohibiciones y Sanciones.....	253
C) <u>INTRODUCCIÓN DEL “DROGOTEST”</u>	254
1- Reforma del artículo 199 de la Ley de Tránsito.....	255
D) <u>ELIMINACIÓN DE LA TOLERANCIA Y LA PREEBRIEDAD CON EL ALCOHOL</u>	257
1- Reforma del artículo 107 de la Ley de Tránsito.....	257
E) <u>NUEVAS CAUSALES DE SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA</u>	258
1- La conducción con la licencia suspendida.....	259
F) <u>REFORMAS EN EDUCACIÓN VIAL</u>	260
1- Creación de la Ley Reguladora de Escuelas de Manejo.....	260
2- Obligatoriedad de la educación vial en las distintas etapas de la persona.....	261
G) <u>TARIFICACIÓN VIAL</u>	262
<u>CONCLUSIONES</u>	265
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	277

ANEXOS.....293

SOLÓRZANO MUÑOZ (Leonardo) Y MOJICA SANABRIA (Jurgen). Tesis para optar por el título de Licenciado en Derecho **“Algunas propuestas de reforma a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica a la luz de legislaciones extranjeras en la materia”** Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 2007. / Director: Dr. Ciro Casas Zamora.

La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de nuestro país se encuentra vigente desde el año 1993, desde ese momento hasta nuestros días, si bien solamente han transcurrido 14 años, un periodo bastante corto dentro del desarrollo del derecho contemporáneo, ya que, por citar el ejemplo más relevante, el Código Civil Costarricense se encuentra vigente desde de la segunda mitad del siglo XIX en el año 1888, desde el periodo 1993-2007. La situación de nuestro país ha evolucionado de forma tal que requiere un conjunto de normas que se adapte a esas nuevas circunstancias.

El Poder Ejecutivo mediante el Proyecto de Ley No 16.496 presenta una serie de reformas a la Ley de Tránsito, con el objetivo de brindar nuevos bríos y actualidad a nuestra Ley.

Tal como lo indica el título de nuestra tesis, su principal objetivo es proponer cambios a la legislación de tránsito actual, con base en las experiencias extranjeras.

Sin embargo, este objetivo no puede ser realizado a priori, requiere un previo estudio de la rama del derecho denominada Derecho del Tránsito.

Este análisis puede parecer una tarea sencilla de realizar, sin embargo, por las características de la rama que se pretende estudiar, este acercamiento dista de ser fácil.

Desde el primer momento, nos encontramos con un desconocimiento bastante amplio en la materia debido al desinterés de la doctrina por realizar un análisis concienzudo debido, a que si bien el Derecho del Tránsito se encuentra presente en la vida diaria de todos los ciudadanos, esta rama es catalogada como de poca importancia al no regular transacciones económicas o imponer sanciones coercitivas a los infractores de sus normas.

Esta visión acerca del Derecho del Tránsito desconoce de forma irresponsable las estadísticas y los hechos que se observan diariamente en los medios de comunicación: la alarmante proliferación de accidentes de tránsito en nuestras carreteras, los cuales provocan grandes pérdidas materiales y económicas, y lamentables pérdidas de vidas humanas.

Debido, tanto al contexto histórico en el cual nos encontramos, el aumento indiscriminado de los accidentes de tránsito y el evidente rezago que presenta nuestra ley, es que elegimos realizar nuestra Tesis en un campo tan poco ortodoxo, porque es nuestra intención que este trabajo de investigación no se convierta en un texto de consulta más, si no que las propuestas incluidas en él, puedan llegar a ser implementadas en la legislación vigente.

Al tener esta tesis ese objetivo, una de nuestras tareas es analizar la propuesta del MOPT de reforma a la Ley de Tránsito que es conocida en la actualidad por la Asamblea Legislativa, procuramos agregar nuestro grano de arena para solucionar la problemática vial existente en nuestras carreteras.

Para fundamentar nuestro criterio, hemos estudiado el Derecho del Tránsito de forma integral: se han analizado los Principios Propios que rigen esta materia,

los cuales dan ese carácter tan particular a esta rama que impide que ésta sea analizada con fundamento en principios extraídos de otras materias.

Una vez realizado lo anterior hemos observado la forma como nuestros Tribunales ponen en práctica estos principios ya que su uso adecuado será la principal garantía que nuestros Jueces juzguen adecuadamente las diversas situaciones que acaecen en las vías.

Pero, el análisis de esta rama no puede realizarse de forma abstracta: si bien, el tránsito es un fenómeno con características propias, éste es realizado en una multiplicidad de formas y fines los cuales son regulados por diversas ramas del derecho, creándose así una interrelación entre éstas ya que todas deberán actuar en armonía para no convertirse en un obstáculo.

Un aspecto trascendental en nuestra investigación es el estudio de legislación comparada. Nuestro país al tener una extensión territorial y una población pequeñas en comparación con un alto porcentaje de países, no ha necesitado, si no hasta pocos años atrás, nuevas formas de regular el fenómeno vial. Diferentes países, no solamente europeos si no también latinoamericanos, han tomado diversas medidas para regular este fenómeno en constante crecimiento, pero, aunque el fenómeno al que se enfrentan es el mismo, los países han presentado diversos factores tales como su idiosincrasia, capacidad económica entre otros, y diferentes soluciones a las interrogantes que presenta este fenómeno.

Si bien, esta diversidad de respuestas crea un amplio espectro del cual escoger para aplicar en nuestra realidad, esta escogencia no puede, tal como se indicó anteriormente, realizarse sin mayor reflexión debido a las diversas conexiones entre el Derecho del Tránsito y otras ramas, además, y esto es un factor vital, no se pueden dejar de lado la forma de pensar y actuar de los

conductores y peatones costarricenses, sumando a estos factores, la realidad económica y de infraestructura vial existente en nuestro país.

Finalmente, con los conocimientos adquiridos se propuso una serie de reformas a determinadas situaciones que en nuestro criterio pueden ser mejor enfrentadas de diversa forma.

Lista de palabras claves:

Derecho del Tránsito: orden jurídico específico y especial regulador del movimiento y la estancia de personas y vehículos en la vía pública.

INTRODUCCIÓN

Actualmente en Costa Rica, vivimos un caos vial traducible en el aumento de accidentes de tránsito, facilidades extremas para obtener la licencia de conducir, una policía de tránsito incapaz de responder ante las innumerables imprudencias que cometen los conductores de vehículos y los peatones, carente de recursos económicos que la hagan competente y eficaz ante la creciente anarquía en las carreteras costarricenses. Esta situación no es solamente palpable en nuestras carreteras, sino también, en todas las medidas transitorias y sin ninguna visión a largo plazo que se han implementado para tratar de solucionar este gravísimo problema.

Es de vital importancia que se investigue sobre este tema cada día, mueren más personas por accidentes de tránsito, hay que poner un alto en el camino. Como estudiantes de Derecho, es nuestro deber ayudar a encontrar una solución en materia legal a dicha problemática. Los costarricenses estamos cansados de la impunidad en nuestras carreteras, por eso, se harán propuestas para que los infractores de la normativa de Tránsito puedan ser sancionados con mayor rigor y que los castigos que se impongan sean aplicados con celeridad, esto sin afectar el debido proceso.

Nuestra investigación será dirigida por determinar si la aplicación de legislaciones internacionales en materia de tránsito puede llegar a solucionar la problemática nacional en el tránsito vehicular. Queremos determinar que tan factible sería aplicar algunas medidas extranjeras en el ámbito nacional tendientes

a la reducción de accidentes de tránsito. Esta ha sido **la justificante principal** que ha llevado a la elaboración del presente trabajo.

Esta investigación tiene como **hipótesis** el analizar una posible independencia del Derecho del Tránsito como rama jurídica con respecto de las ramas clásicas del Derecho, pero manteniendo, en todo momento, una relación con éstas. También, se tendrá que analizar la naturaleza jurídica del derecho de conducir un vehículo, ya que, si se define como un derecho fundamental, el Estado Costarricense tendría serias dificultades para limitar a las personas conducir un vehículo a pesar de la impericia que algunos chóferes de automotores poseen, caso contrario, se podrán establecer limitaciones proporcionales a este derecho dependiendo de la gravedad de las sanciones cometidas por los infractores a la Ley de Tránsito que se quiere llegar a proponer con el presente estudio.

Ante esta posible independencia del Derecho de Tránsito, es necesario el análisis de doctrina como jurisprudencia, tanto nacional como extranjera para determinar la existencia de principios inherentes a esta rama del Derecho o no, principios que serán base fundamental para unificar los criterios utilizados por nuestros Jueces al resolver conflictos judiciales de esta índole.

Con respecto del análisis de Legislaciones Extranjeras, éste se convertirá en una guía para la modernización de nuestra Ley de Tránsito, utilizando las ideas y experiencias extranjeras, pero adaptándolas a nuestra, muy sui generis, realidad nacional. Queremos analizar exhaustivamente la constitucionalidad de las medidas utilizadas en otros países para contrarrestar esta epidemia mundial que ha costado tanto dolor y sufrimiento a millones de personas.

Como corolario de todo lo anterior, el **objetivo principal** del presente trabajo es exponer en que consisten las reformas legales que se han llevado a cabo en otros países en materia de Tránsito y que han sido beneficiosas para

disminuir el problema vial. A la vez, demostrar las posibilidades de la implementación en nuestro medio de algunas normas de las legislaciones extranjeras en materia de tránsito (estudiar su viabilidad a la luz de la Constitución Política de Costa Rica). A partir de esta base, se tendrá como objetivo realizar varias propuestas de reforma a la Ley de Tránsito, tanto al fondo de ésta como en la parte procesal.

Dentro de este propósito general, se pueden enmarcar los **objetivos específicos**:

- Realizar un análisis del Derecho del Tránsito, de su concepto y principios. Esto nos permitirá crear un fundamento doctrinal adecuado para determinar la constitucionalidad de determinadas medidas y figuras legales utilizadas en diferentes ordenamientos extranjeros para combatir el caos vial.
- Establecer si el derecho de tránsito es una rama del derecho autónoma.
- Determinar si el derecho de conducir un vehículo es de carácter fundamental.
- Analizar la relación existente entre el Derecho del Tránsito y otras ramas del Derecho.
- Examinar la afectación de los Derechos Fundamentales ocasionada por las reformas legales a la Ley de Tránsito de Costa Rica.
- Tratar de implementar una propuesta de reforma a la Ley de Tránsito que sea integral, que conjugue prevención, educación vial y sanción; además de analizar profundamente la posible propuesta que presente el MOPT con dicho cometido.
- Proponer mecanismos que aseguren la aplicación y la efectividad de una nueva Ley de Tránsito en pro de la reducción de accidentes de tránsito.
- Buscar una manera efectiva de cobrar las multas de tránsito.

El presente trabajo **será dividido** en **tres grandes títulos**: el primero de ellos se abocará al estudio del Derecho del Tránsito, la doctrina que existe al respecto y los principios existentes que son propios de esta rama del derecho. Esta es la

base jurídica para evaluar el desarrollo del Derecho del Tránsito en nuestro país, ya que, contamos con la existencia de Juzgados que conocen esta materia, es más, existen los Juzgados de Tránsito que se dedican exclusivamente a conocer casos de tránsito. Asimismo, dentro de este título se verá que el Derecho del Tránsito no es una rama del derechos aislada, tiene un carácter transversal, ya que, se relaciona con otras ramas del derecho, esta situación será objeto de estudio. Se decidió denominar este **primer título: Consideraciones generales del Derecho del Tránsito**, pues precisamente lo que se busca es dar a conocer los aspectos generales que caracterizan esta rama del derecho, pero no solamente darlos a conocer, sino también, analizarlos y considerarlos dentro de la normativa costarricense. Este título será dividido en tres capítulos.

El primer capítulo denominado: El Derecho del Tránsito y su contenido, tendrá como eje central en primera instancia, la delimitación conceptual en términos legales y el ámbito de acción del Derecho del Tránsito, así como, ubicar las bases doctrinales que lo respaldan, y por otra parte, exponer los principios que conforman esta rama del derecho, los cuales son prácticamente desconocidos en los Juzgados que conocen la materia de tránsito.

Así en una **primera sección** denominada: Nociones Generales Sobre el Derecho del Tránsito se determinó conducir el análisis de lo general a lo particular mediante la exposición en primer lugar del Derecho del Tránsito como rama del derecho, y de su fundamento doctrinal, para posteriormente, estudiar su concepto, su naturaleza, su autonomía y sus características, por tanto, es imprescindible tener conocimiento de su contenido y delimitación conceptual, para de esta manera, **en una segunda sección** denominada: Principios del Derecho del Tránsito y su presencia en la normativa costarricense y siguiendo el mismo método deductivo, emprender el análisis de los principios del Derecho del Tránsito, que son parte esencial dentro del campo de regulación de esta rama del derecho y es la más pura expresión del reconocimiento a la autonomía científica del Derecho Vial, pues en esta autonomía se logra determinar si una rama del

derecho posee un contenido y principios propios que la constituyen. Dentro de esta sección, se realizará un análisis de la Ley de Tránsito de Costa Rica y de la normativa conexas para determinar si es posible encontrar estos principios en Costa Rica.

Un segundo capítulo denominado: Aplicación de los Principios del Derecho del Tránsito en los Juzgados de Costa Rica tendrá como finalidad ubicar los principios del Derecho del Tránsito en las sentencias de los Juzgados que conocen la materia de Tránsito de nuestro país, esto con el propósito de determinar la tecnicidad y el conocimiento de los jueces costarricenses sobre esta materia. **En una primera sección** denominada: Principios presentes en la jurisprudencia nacional de tránsito se estudiarán si las sentencias de tránsito de nuestro país contienen principios propios del Derecho del Tránsito, en caso de no encontrarlos se analizarán las causas de la ausencia de estos principios en las sentencias nacionales.

Posteriormente, en un **tercer capítulo** denominado: Relación del Derecho del Tránsito con diversas ramas del Derecho se hará un análisis de la relación que tiene el Derecho de Tránsito con otras ramas del Derecho. Se escogieron cuatro ramas del derecho fundamentales que tienen una relación directa con las situaciones que se regulan en una Ley de Tránsito y con base en esa división se dividió el capítulo en cuatro secciones: **En una primera sección** se verá la relación con el Derecho Administrativo –por la naturaleza del Derecho del Tránsito que es administrativa-. **En una segunda sección** la relación con el Derecho Civil –relacionado con el aspecto de los daños y la responsabilidad producto de un accidente de tránsito-. **En una tercera sección** con el Derecho Penal –se explican dos fenómenos que tienen que ver con lo mismo, uno es la posibilidad de sancionar penalmente a los conductores ebrios con la normativa vigente y el otro, el de introducir tipos penales europeos relacionados con la materia de tránsito- y **en una cuarta sección** con el Derecho Ambiental –la Ley de Tránsito contiene

disposiciones para disminuir la contaminación ambiental producida por los vehículos automotores-.

El segundo título de la presente investigación denominado: **Análisis constitucional y legal de las medidas de otras legislaciones tendientes a disminuir los problemas del tránsito** debe ser catalogado como de índole estructural, ya que, se tratarán diversas medidas contenidas en diversos textos jurídicos de otros países y veremos la posibilidad de implementación de dichas medidas a la muy sui generis realidad costarricense. Es estructural porque a partir de este análisis, se construirán, posteriormente, las reformas que consideramos pertinentes. Se realizará un análisis de las medidas tendientes a disminuir las problemáticas que genera el tránsito y si existen dichas medidas en Costa Rica se efectuará un análisis comparativo, y si no existe, entonces, se verá el texto constitucional y la interpretación que ha dado la Sala Constitucional a situaciones análogas para determinar hipotéticamente si la medida en estudio se podría implementar. Este título estará **conformado por un capítulo**, denominado: **Introspección a los Derechos Fundamentales** en el cual se analizan profundamente las consideraciones básicas de esos derechos. Es importante, porque la reforma que se pretende realizar podría limitar algunos derechos fundamentales. El capítulo contiene una única sección, esta **sección primera** titulada como **Consideraciones generales de los derechos fundamentales** del capítulo descrito en el párrafo precedente, se abocará a la conceptualización de los derechos fundamentales y de los dos instrumentos jurídicos existentes para su defensa –Hábeas Corpus y el Amparo-. Se verá la posibilidad que existe de limitar los derechos fundamentales y se verá la doctrina al respecto. También, se estudiará el régimen de los derechos fundamentales en Costa Rica y con todo este andamiaje doctrinal, se podrá determinar si conducir un vehículo automotor es un derecho fundamental. Al establecer la naturaleza de la acción de conducir un vehículo se puede, realizar posteriormente, las reformas de conformidad con ese análisis.

Un segundo capítulo denominado: Análisis de las legislaciones extranjeras en materia de tránsito tendrá como finalidad realizar una exposición de las medidas implementadas por otros países para solucionar las diversas problemáticas que genera el fenómeno del tránsito. Este capítulo contendrá una única sección denominada Sobre las medidas contenidas en las legislaciones extranjeras para disminuir los problemas que genera el tránsito y su constitucionalidad que ahondará en el vasto análisis de algunas de estas medidas. Este análisis se hará con base en doctrina y en la Constitución Política de Costa Rica, además, se utilizarán las leyes de tránsito de diversos países para después estudiar la viabilidad constitucional de la medida en Costa Rica –con análisis de votos de la Sala Constitucional cuando sea pertinente-.

El tercer título se denominará: **Propuesta de reforma a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres de Costa Rica**, después de conocer a fondo la doctrina del Derecho del Tránsito y de conocer algunas medidas de legislaciones internacionales se procederá a proponer reformas muy puntuales a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica que consideramos podrían ser las más viables a corto plazo. Dicho título se dividirá en dos capítulos.

Un primer capítulo denominado Análisis de la propuesta del MOPT para reformar la Ley de Tránsito Vigente, se procederá a comentar a fondo la propuesta que presentó el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para reformar la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica. El capítulo contiene una única sección que se nombrará Comentarios del proyecto de ley n° 16496 propuesto por el MOPT para reformar la ley de tránsito por vías públicas terrestres, es en esta sección, en donde se comentarán tanto aspectos positivos como negativos de la reforma, se tomarán en cuenta para este análisis opiniones de la Comisión Interinstitucional de tránsito la cual está conformada por Jueces de Tránsito.

En un segundo capítulo titulado Propuestas de reforma a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica culminaremos con la redacción de algunos artículos que plasmarán las medidas que consideramos pertinentes para disminuir los grandes problemas que existen en Costa Rica en lo que respecta de la materia vial. Este capítulo contendrá una única sección denominada Reformas a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica, en donde detallaremos por qué se deben aplicar las medidas explicadas en esta sección.

Para el análisis y desarrollo de cada uno de los puntos anteriormente mencionados, se recurrió a material bibliográfico de las distintas bibliotecas jurídicas del país, sean algunas de éstas las siguientes: Biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, Biblioteca de la Universidad Libre de Derecho, Biblioteca de la Corte Suprema de Justicia, El Digesto, entre otras. También, recurrimos a fomentar nuestros conocimientos en Derecho del Tránsito al llevar el curso **Las Contravenciones en materia de Tránsito** impartido por el Juez de Tránsito Norman Rojas Álvarez en el Colegio de Abogados de Costa Rica. Asimismo, el uso del Internet se hizo indispensable, sobre todo en lo que a Derecho Comparado se refiere.

Además del estudio teórico antes descrito, se realizó un trabajo de campo: visitas a distintos Juzgados que conocen la materia de Tránsito con el fin de recabar información de sentencias.

Para la realización de la presente investigación, el método utilizado es el hipotético deductivo, por cuanto lo que se pretende es demostrar la validez de la hipótesis planteada por medio del estudio y análisis de la información obtenida. Además, la utilización de este método nos permitirá alcanzar profundidad analítica en la temática tratada.

TÍTULO I: CONSIDERACIONES GENERALES **DEL DERECHO DEL TRÁNSITO**

Antes de plantear una propuesta de reforma a una ley, es imperioso conocer a fondo las disposiciones doctrinales sobre la rama del derecho de la cual trata la ley por reformar. No solo eso, también, es necesario establecer si el desarrollo jurisprudencial de nuestro país obedece a las pautas que dicta la doctrina del Derecho del Tránsito.

Es por ello que el presente título será dividido en tres capítulos: el primero de ellos dedicado al estudio doctrinal del Derecho del Tránsito y de sus principios, debido a que esto constituye la base jurídica de cualquier ley de tránsito en el mundo. Posteriormente, en el segundo capítulo, se estudiarán sentencias de los Juzgados de Tránsito del país para determinar si éstas llevan concordancia con la doctrina y los principios del Derecho del Tránsito. Y finalmente, en el tercer capítulo, se analizará la relación del Derecho del Tránsito con otras ramas del Derecho, esto con el propósito de ver el carácter transversal de esta rama jurídica.

Capítulo I: El Derecho del Tránsito y su contenido

El Derecho del Tránsito es la rama del derecho que se dirige a regular los fenómenos relacionados con el tránsito.

Debido a las confusiones que actualmente se dan sobre la naturaleza y el contenido de esta rama del derecho es que se nos hace obligatorio recabar información doctrinal que nos ayude a comprender todos los fenómenos que se dan en el tránsito.

Sección I: NOCIONES GENERALES SOBRE EL DERECHO DEL TRÁNSITO

Al analizar cualquier rama del derecho, existen parámetros que siempre hay que tomar en cuenta. Es necesario conceptualizar el Derecho del Tránsito, mencionar sus características propias que lo distinguen de otras ramas del derecho, y además, determinar si el Derecho del Tránsito es autónomo o no.

La construcción de una base doctrinal es muy importante, ya que, a partir de estas nociones analizaremos con mayor propiedad los fenómenos que tengan que ver con esta rama jurídica.

A) CONCEPTO

La doctrina internacional ha desarrollado poco el concepto del Derecho del Tránsito. Uno de los autores más destacados a nivel internacional es el uruguayo Carlos Tabasso que define el Derecho del Tránsito como "...el orden jurídico específico y especial regulador del movimiento y la estancia de personas y vehículos en la vía pública."¹ Es un concepto que toma en cuenta tres aspectos esenciales en el Derecho del Tránsito como lo son la persona, el vehículo y la vía pública. Los tres elementos anteriores son condiciones sine qua non para que se dé el tránsito, a falta de alguno de ellos, no se podría hablar de tránsito.

Según el autor costarricense Arcelio Hernández Mussio "Para conceptualizar el Derecho del Tránsito, debe partirse del derecho subjetivo fundamental de la libre circulación y estancia, con el que suele confundírsele,

¹ TABASSO (Carlos), **Derecho del tránsito: los principios**, Buenos Aires, Argentina, Editorial, B de F, primera edición, 1997, p. 33.

amparado por el artículo 22 de la Constitución Política y el 22 de la Convención Americana de los Derechos Humanos, San José de Costa Rica.”² Siguiendo con la definición expuesta por el autor Hernández Mussio el artículo 22 de la Convención Americana de los Derechos Humanos, San José de Costa Rica establece que “1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.- 2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.- 3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido, sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden públicos, la moral o la salud públicas o los derechos y libertades de los demás.- 4. El ejercicio de los derechos reconocidos en el inciso 1 puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público...” de este artículo de la Convención Americana de los Derechos Humanos según el autor Hernández Mussio se deduce que la libertad de tránsito no es un derecho irrestricto o ilimitado, sino que se encuentra regulado de manera tal que la vía pública alcance para todos y se pueda transitar con seguridad y con funcionalidad. Lo anterior, se constata de la lectura del artículo 22 inciso 4 de la Convención Americana de los Derechos Humanos que faculta para que por medios legales se restrinja el derecho al libre tránsito. El autor costarricense Hernández Mussio acierta en darnos las bases jurídicas del Derecho del Tránsito, sin embargo, no nos da una definición concreta de la rama jurídica en sí.

Se podría decir que el Derecho del Tránsito es la rama del derecho encargada de regular normativamente el tránsito de peatones y de vehículos en la vía pública para garantizar la seguridad de los usuarios – peatones, conductores y pasajeros - de la vía pública y la funcionalidad de ésta. La anterior definición, contiene los tres elementos esenciales del tránsito, pero además, integra los dos bastiones que se persiguen en cualquier norma que regule el tránsito la seguridad y la funcionalidad. Ambos elementos son concomitantes, ya que, si alguna

² MUSSIO HERNÁNDEZ (Arcelio). **Hacia una nueva cultura de seguridad vial**, San José, Costa Rica, Editorial de la Universidad de Costa Rica, 2003, p. 41.

regulación que se implemente no es funcional al ser constantemente irrespetada provocará inseguridad en los usuarios de la vía pública, ejemplo de lo anterior, es una señal de tránsito mal ubicada que por esta razón pocos conductores la respeten y, por lo tanto, generará una gran incertidumbre e inseguridad en los usuarios de la vía pública.

B) FORMAS COMO SE PUEDEN LLAMAR AL DERECHO DEL TRÁNSITO

Es de importancia considerar para efectos terminológicos que el Derecho del Tránsito también ha sido llamado derecho “vial”, “viario”, “de la ruta” o “de la carretera”. Tomando en consideración el ámbito físico en donde se desarrolla el tránsito, son conceptualizaciones aceptadas, ya que, la carretera sin duda alguna identifica y personaliza a esta rama del derecho. Otros especialistas con una visión más global utilizan denominaciones referidas al fenómeno en su integridad como derecho “de (o de la) circulación” y “de (o del) tránsito”³, que son las que más utilizaremos a lo largo de este trabajo. Los textos positivos y la doctrina española utilizan ampliamente la expresión derecho “del –o de- tráfico. Menos aceptadas han sido las denominaciones de derecho “automovilístico” y “peatonal-vehicular” por referirse a aspectos aislados del fenómeno.⁴

C) CARACTERÍSTICAS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO

La peculiaridad más sobresaliente del cúmulo normativizado consiste en que su objeto es regular el fenómeno social denominado circulación de personas y

³ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 33.

⁴ Ver MUSSIO HERNÁNDEZ, Opcit. Pág. 44.

vehículos su desplazamiento en el tiempo y el espacio como dimensión unificada.⁵ Según el autor uruguayo Carlos Tabasso la característica esencial del Derecho Vial es "...constituir un derecho de seguridad erigido sobre fundamentos técnicos, se articula sobre principios propios y exclusivos –desarrollados por sus normas puntuales- los que resultan absolutamente ausentes y desconocidos para el Derecho Civil, el Derecho Penal y otras ramas del ordenamiento."⁶ Es decir, el Derecho del Tránsito no se desarrolla por criterios políticos de oportunidad y conveniencia, sino que debe tener como pilares para su desarrollo la ciencia y la tecnología. "La técnica debe establecer las bases para los reglamentos de tránsito, debe señalar sus objeciones, legitimidad y eficacia, así como sanciones y procedimientos para modificarlos y mejorarlos. Así por ejemplo deben ser estudiadas las reglas en materia de licencias, responsabilidad de los conductores, peso y dimensiones de los vehículos, accesorios obligatorios y equipo de iluminación, acústicos y de señalamiento, revista periódica, comportamientos en la circulación, etc. Idéntica atención se da a otras materias, tales como prioridad del paso, tránsito en un sentido, zonificación de la velocidad, limitaciones en el tiempo de estacionamiento, control policíaco en las intersecciones, procedimiento legal y sanciones relacionadas con accidentes, peatones, transportación pública, etc."⁷

Otra de las características más importantes del Derecho del Tránsito es que su regulación recae sobre la acción peatonal-vehicular que se desarrolle en la vía pública o en espacios privados de uso público, si se da alguna otra situación fuera de los lugares anteriormente mencionados estaríamos en presencia de otras ramas del derecho. La Ley de Tránsito de Costa Rica en el artículo 1º establece lo siguiente: "La presente Ley regula la circulación de los vehículos, las personas y los semovientes, por las vías terrestres de la nación, que estén al servicio y al uso del público en general. Asimismo, la circulación de los vehículos en las gasolineras; en todo lugar destinado al estacionamiento público o comercial,

⁵ Ver MUSSIO HERNÁNDEZ, Opcit. Pág. 44.

⁶ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 44.

⁷ CAL Y MAYOL (Rafael), **Ingeniería de Tránsito**, México, Representaciones y Servicios de Ingeniería S.A., 1982, p. 35.

regulado por el Estado; en las vías privadas y en las playas del país.” Lo primero que llama la atención de esta norma es que regule la circulación de los semovivientes, ya que, estos se caracterizan por no tener voluntad y raciocinio para acatar un ordenamiento, cualquier daño causado por un semoviviente cae dentro de la competencia del Derecho Civil y entra dentro de la responsabilidad extracontractual, si el animal que ocasionó el accidente tiene un dueño y éste tuvo algún descuido en el cuidado del animal estamos en presencia de un fenómeno de responsabilidad netamente civil regulado por el artículo 1048 del Código Civil de Costa Rica; lo segundo que llama la atención es el hecho de que la normativa costarricense regule la circulación por vías privadas, lo que rompe con la regla general del Derecho del Tránsito que regula la circulación en las vías públicas y espacios privados de uso público como los parqueos.

El Derecho del Tránsito posee sujetos propios como lo son el Estado, como el sujeto encargado de dictar la normativa en materia de tránsito y a su vez, asegurar su cumplimiento; y el otro sujeto, es la persona al usar la vía, sea como peatón, como conductor o como pasajero.

Los fines que se persiguen por esta rama del derecho son la funcionalidad y la seguridad, estas consideraciones están íntimamente ligadas al uso de la ciencia y la tecnología como base para el desarrollo de la normativa de tránsito, ya que si se hacen estudios con criterios técnicos científicos se garantiza el cumplimiento de estos dos fines. El término de seguridad que informa la materia de tránsito es de naturaleza material, contrario a la noción de seguridad jurídica que es la que generalmente se utiliza en el derecho. Es común escuchar la expresión “seguridad vial” que no es ni más ni menos disminuir o en el mejor de los casos eliminar el riesgo para todos los sujetos que participan en el fenómeno de la circulación, la materialización de ese riesgo no es ni más ni menos que el accidente de tránsito, es la patología del Derecho del Tránsito.

La normativa del Derecho de Tránsito posee la característica de constituir un derecho administrativo de policía, entendido como actividad administrativa ejecutiva y ejecutoria, preventivo-represiva, ordenadora y fiscalizadora del ejercicio de un derecho individual fundamental, el derecho de locomoción y estancia en la vía pública, lo cual la dota de identidad y autonomía, si bien relativa.⁸

“Por último, en los ordenamientos positivos del tránsito se encuentran algunas normas, explícitas o implícitas, a las que su gran generalidad permite reconocerles su naturaleza de principios rectores...”⁹ En el Derecho del tránsito existen principios que no se dan en otras ramas del derecho, verbigracia, el principio de conducción dirigida, por mencionar uno de tantos.

D) AUTONOMÍA DEL DERECHO DEL TRÁNSITO

En el momento cuando se inicia el estudio del Derecho, se realiza un proceso por medio del cual el estudiante de esta Ciencia realiza el análisis del objeto de ésta.

Uno de los conceptos dado por los autores para definir esta Ciencia es “(...) corresponde a una exigencia esencial e insoslayable de una convivencia ordenada, pues ninguna sociedad podría subsistir sin un mínimo de orden, de dirección y solidaridad.”¹⁰

Como consecuencia de esta definición, en particular, del hecho de regular una *convivencia*, siendo ésta evidentemente humana, es que el Derecho se divide en una multiplicidad de disciplinas jurídicas ya que el mismo regula los diferentes tipos de situaciones que se dan en el contexto de las relaciones interpersonales.

⁸ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 70.

⁹ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 70.

¹⁰ REALE, (Miguel), **Introducción al Derecho**, Ediciones Pirámide S.A., Madrid, España, 1979. pag 19.

El concepto de disciplina jurídica se establece como “un sistema de principios y de reglas al que los hombres deben atenerse en su comportamiento”¹¹.

Esto conlleva al hecho que las diversas actividades del hombre son reguladas por distintas disciplinas jurídicas, creando así una multiplicidad de ramas jurídicas. Pero esta multiplicidad de disciplinas no provoca que las mismas sean ajenas unas a las otras, por el contrario, el Derecho tiene un tipo de unidad llamado finalístico o teleológico siendo los fines del mismo la Seguridad, entendida como Paz Social, como “seguridad del derecho, es decir, estar protegidos en nuestros derechos y resguardados frente a los actos que los perturben...”¹² pero también, la Seguridad frente al Estado al “servir de límite al poder del Estado y controlar su ejercicio”¹³ y la Justicia, entendida como igualdad, “(...) con esto se quiere decir que no debe aplicarse trato discriminatorio a dos casos análogos”¹⁴, como proporción “entre la consecuencia jurídica de un acto y el hecho que la motiva”¹⁵.

Posteriormente, se analiza el Derecho a través de la división de sus disciplinas en dos grandes grupos el Derecho Público y el Derecho Privado, según la relación existente incluya o no al Estado.

En el primer grupo, se pueden incluir al Derecho del Tránsito, ya que el mismo regula la forma como se debe desarrollar el tránsito vehicular y peatonal en las vías, teniendo un carácter obligatorio estas directrices al ser establecidas mediante el uso de la Potestad de Imperio del Estado.

A través de la evolución del Derecho, éste ha adquirido nuevos enfoques, al regular ámbitos que anteriormente no existían en la experiencia social.

¹¹ Ver REALE, Opcit. Pág. 70.

¹² Latorre Angel **Introducción al Derecho**, Ediciones Ariel, Barcelona, España, 1972, Pag 41.

¹³ Ver LATORRE ANGEL, Opcit. Pág. 42.

¹⁴ Ver LATORRE ANGEL, Opcit. Pág. 52.

¹⁵ Ver LATORRE ANGEL, Opcit. Pág. 54.

Cada vez que algún grupo de pensadores proclama la Autonomía de una nueva disciplina jurídica, otro sector de autores negarán esta supuesta Autonomía.

Pero ¿qué características definen que una disciplina jurídica sea autónoma o por el contrario no lo sea?.

Si bien, la respuesta a esta pregunta puede parecer, en un principio, sencilla, no lo es. Autores como Ricasens Siches, García Máynez, Miguel Reale, entre otros, no especifican las características de una rama del derecho autónoma, solamente brindan ejemplos de ésta, ejemplos por lo demás, no controvertidos, dificultando aún más la búsqueda de estos requisitos que al cumplirse fundamenten la autonomía de una disciplina jurídica.

El profesor Angel Latorre, al respecto esboza lo siguiente: “dentro del Derecho, en general, se distinguen grupos o conjuntos de normas que, por referirse a sectores individualizados de la vida social y por apoyarse en unos principios comunes que les dan trabazón y una coherencia interna, y los diferencian de otros grupos de normas, se consideran ramas autónomas del Derecho (...)”¹⁶.

Se pueden realizar diversos exámenes teóricos para determinar si una rama del derecho es autónoma o no. Según la autora Bibiana Luz Clara¹⁷ se deben tomar en cuenta diversos tipos de autonomía como lo son:

- Autonomía Legislativa: Es la referida a la existencia de leyes y códigos que le son propios a las áreas y materias que abarca. Consideramos que en nuestro país sí se da este tipo de autonomía con la existencia de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres.

¹⁶ Ver LATORRE ANGEL, Opcit. Pág. 184.

¹⁷ LUZ CLARA, (Bibiana); *Manual de Derecho Informático*, Editorial Jurídica Nova Tesis, año 2001, Argentina. Pág. 31.

- Autonomía Académica o Didáctica: cátedras y asignaturas propias; convocatorias a Congresos y seminarios con su denominación; redacción de tratados y manuales específicos. En Costa Rica, no existen cursos universitarios de Derecho de Tránsito, mucho menos una especialidad, sin embargo, el Colegio de Abogados sí imparte cursos de Tránsito.
- Autonomía Judicial Jurisprudencial: el funcionamiento de tribunales especializados, con magistrados específicamente preparados para tratar sus temas; el conjunto de fallos y resoluciones referentes a asuntos que le son propios. Prima Facie, podemos decir que este tipo de autonomía se cumple parcialmente, se da en nuestro país la existencia de Juzgados de Tránsito, sin embargo, los Jueces son especialistas en otras materias y no propiamente en Derecho del Tránsito.
- Autonomía Científica: con sus normas y principios se basta a sí misma y no requiere recurrir a otras ramas del Derecho, para su existencia. Diferencia a una rama propia de un Derecho Especial. Con el análisis de las sentencias de tránsito, más adelante se determinará si en Costa Rica existe este tipo de autonomía en cuanto al Derecho del Tránsito.

De forma un poco más concreta, Carrozza en su libro *Teoría General e Institutos de Derecho Agrario*, nos indica, de forma dispersa, los requerimientos que debe cumplir una disciplina jurídica para considerarse autónoma:

“Desde el punto de vista legislativo se requiera la existencia de una vasta normativa dictada (...) susceptible de ubicar un conjunto de normas destinadas a regular el fenómeno jurídico (...).”¹⁸

¹⁸ CARROZZA (Antonio), *Teoría General e Institutos de Derecho Agrario*, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1990, Pág. 45.

“La autonomía (...) exige la posibilidad de un tratamiento científico del conjunto orgánico de tal suerte que se pueda encontrar una cierta particularidad, singularidad, en fin, un cierto carácter excepcional de la materia que le permita identificarse internamente y a la vez externamente en forma sustancial de las otras ramas jurídicas. Esto requiere en concreto, la presencia de principios generales propios distintos de aquellos de las demás ramas jurídicas.”¹⁹

El Profesor Carrozza nos indica que debe existir el estudio de la rama, por medio de “(...) investigaciones, obras jurídicas, y la existencia misma cátedras en universidades encargadas de la difusión y enseñanza sistemática de la materia.”²⁰

A su vez, la disciplina debe tener por un objeto propio y único.

Se requiere que la materia tenga su propio sistema de fuentes esto para que “(...) el sistema puede encontrar solución a sus problemas internamente (...).”²¹

Consecuentemente, para que una disciplina jurídica sea considerada como autónoma debe cumplir con las siguientes características:

- Un conjunto de Normas que regulen la materia.
- Principios Generales Propios.
- Estudios de la materia, y cátedras en las universidades.
- Objeto y Fin Singulares.
- Sistema de Fuentes Propio.

Observemos si el Derecho del Tránsito cumple con los anteriores requerimientos o no.

1- Un conjunto de Normas que regulen la materia.

¹⁹ Ver CARROZZA, Opcit. Pág. 45.

²⁰ Ver CARROZZA, Opcit. Pág. 46.

²¹ Ver CARROZZA, Opcit. Pág. 50.

En nuestro país, la materia es regulada por la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres N° 7331, del 13 de abril de 1993. Esta ley regula una amplia cantidad de aspectos del Tránsito Vehicular y Peatonal, prescribe las conductas que deben seguirse durante el desarrollo de esta actividad, además, especifica los requerimientos que deben cumplir los automotores para estar habilitados para circular en las vías públicas, regula los requisitos exigidos a las personas que desean solicitar la autorización administrativa para conducir un vehículo. Contiene las sanciones a las que se hace acreedor el conductor, peatón y ciclista que incumpla las normas de conducta que debe seguir durante la conducción del automotor o de la bicicleta al transitar por las aceras como peatón. Regula la materia procedimental tanto en sede administrativa como en la judicial.

De esta forma, se observa que nuestra Ley de Tránsito regula tanto materia de fondo como de forma, creando así un sistema autosuficiente en si mismo.

2- Principios Generales Propios.

Tal como se analizará con posterioridad, la materia de tránsito tiene principios que le son inherentes a sí misma. A esta peculiaridad, podemos sumarle una muy importante: el concepto que tiene esta disciplina del Valor de Seguridad: en las demás ramas del Derecho la Seguridad se conceptualiza como “la garantía de la aplicación objetiva de la ley, de tal modo que los individuos saben en cada momento cuales son sus derechos y sus obligaciones (...)”²², en materia de tránsito el concepto de Seguridad varía sustancialmente, siendo una “(...) seguridad en sentido material, o sea, un estado de cosas dado en la realidad, caracterizado por estar exento de riesgos o peligros.”²³ Esto demuestra, una vez más, la singularidad de esta materia.

²² Ossorio, Manuel, **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**, Editorial Heliasta S.R.L., Buenos Aires, Argentina, 2001. Pag 906.

²³ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 46.

3- Estudios de la materia y cátedras en las universidades.

Este es el elemento el cual el Derecho del Tránsito no cumple de forma completa. Si bien, en los últimos años, en el país hemos observado un incremento en la creación de artículos, libros y Tesis de Grado con temáticas de este Derecho, en nuestro país no existe la Cátedra de Derecho del Tránsito en las universidades. Sin embargo, consideramos que esto no puede ser tomado como un parámetro para negar la autonomía de esta disciplina puesto que de ser así, el Derecho Ambiental tampoco podría ser considerado como una disciplina autónoma ya que la cátedra existe, pero solamente como un curso optativo. Además, es de conocimiento público que la creación de una cátedra en las escuelas y facultades de Derecho depende enteramente de la voluntad de las autoridades universitarias, de la misma forma como es esa voluntad la que define cuales cátedras tienen una mayor cantidad de niveles en sí y cuales menos.

4- Objeto y Fin Singular.

Su objeto es la regulación del tránsito vehicular y peatonal, fenómeno muy particular el cual tuvo inicio hasta principios del siglo XX, con la invención de los vehículos automotores. Su fin es que el tránsito vehicular se realice de forma fluida y segura para los sujetos que intervienen en el.

5- Sistema de Fuentes Propio.

Esta es la característica que separa de forma clara y precisa al Derecho del Tránsito de cualquier otra disciplina jurídica. Sus fuentes, a diferencia de otras

ramas, en este derecho, no solo interviene la acción humana, si no la reacción de un objeto a esta acción, es decir, los actos que suceden en el Derecho del Tránsito no solamente suceden por una interacción subjetiva, entendiéndose aquí el término como entre personas, si no también, como consecuencia de la interacción sujeto-objetos, siendo los objeto el vehículo y el ambiente.

Al existir esta interrelación, la Ciencia Jurídica no es capaz de analizar todos los fenómenos que intervienen, ni tampoco basta recurrir a la sociología y/o psicología, por el contrario, se debe recurrir a ciencias exactas tales como la Física, para explicar la interacción entre el vehículo y las fuerzas que intervienen en él, la meteorología para analizar los efectos del medio ambiente en las capacidades del conductor para conducir su vehículo, esto por citar solamente dos disciplinas auxiliares del Derecho del Tránsito.

Esto conlleva a que las conductas exigidas a los sujetos inmersos en esta materia, no sean determinadas por la costumbre, exceptuando la acción de manejar al lado derecho de la vía, si no por estudios técnicos que han dispuesto que ciertas conductas, en perjuicio de otras, son más seguras y eficientes para desarrollar el tránsito vehicular.

En cuanto a la existencia de juzgados con competencia exclusiva en esta materia, es ampliamente conocido que en nuestro país existen juzgados competentes para conocer esta materia.

Sección II: PRINCIPIOS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO Y SU PRESENCIA EN LA NORMATIVA COSTARRICENSE

Todas las ramas del derecho llámese penal, laboral, civil, ambiental, entre otras, tienen principios que se siempre se encuentran presentes en las bases de los ordenamientos y sus sectores particulares; por ejemplo, el Código de Trabajo de Costa Rica posee principios del Derecho Laboral que son propios como el principio de in dubio pro trabajador, eso sólo citando uno de la variedad de ejemplos existentes. El Derecho del Tránsito no es la excepción, como en cualquier otra rama del derecho, estos son la base axiomática, los preceptos positivos, se desprenden de las que se consideran que son las buenas conductas a la hora de transitar en vehículo o peatonalmente. El autor López Muñiz-Goñi se ha referido al tema de la siguiente manera “Es importantísimo que estos principios (del Derecho Vial) queden bien establecidos, que se lleguen a reconocer y perfilar de una manera clara y terminante, puesto que de ellos va a derivarse el enjuiciamiento correcto de conductas humanas”²⁴, es por esta razón que son tan importantes los principios del Derecho del Tránsito, son la guía para interpretar la normativa del tránsito y son los que dictan y establecen cual es la manera de comportarse en la vía, tanto de parte de los peatones como de los vehículos

²⁴ LÓPEZ-MUÑIZ GOÑI (Miguel), **Derecho y Técnica de la Circulación**, Madrid, España, Editorial Gesca, Revista de Derecho Judicial, p. 23. Citado por TABASSO **Derecho del tránsito: los principios**, Buenos Aires, Argentina, Editorial, B de F, primera edición, 1997, p. 61.

automotores. Si se aplican estos principios podrían evitarse accidentes de tránsito, ya que del conocimiento de los mismos se puede conocer como comportarse ante diversas situaciones que acontecen en el tránsito, el problema radica en que estos jamás les son enseñados a los usuarios de la vía, por lo tanto, es común la ignorancia de los mismos. Siguiendo la misma línea de pensamiento el autor Carlos Tabasso considera que “Los principios cumplen funciones trascendentales no solamente en lo relativo al Derecho del Tránsito como norma jurídica pura, sino en el desenvolvimiento operativo-asegurativo mismo del fenómeno de la circulación en la vía pública real.”²⁵ Desde la perspectiva teórico-práctica, los principios son un instrumento técnico insustituible, mucho más que como tema académico-doctrinario, para la cotidiana interpretación e integración de las normas jurídicas en su aplicación judicial concreta al caso real.²⁶ Los principios fundamentales del tráfico son esenciales para poder enjuiciar la actividad de los partícipes en la circulación, estos principios lo que buscan es la máxima fluidez del tráfico, y que ésta se realice con las mayores garantías de seguridad para las personas y bienes.

Si examinamos los principios de otras ramas del derecho, estos se relacionan entre sí, lo que lleva a la noción de sistema. Es inconcebible que los principios de una rama del derecho en particular se lleguen a contradecir. Algo que también es muy importante tomar en cuenta es la jerarquía de los principios, el autor Tabasso señala “La organización piramidal jerarquizada de los ordenamientos jurídicos –que constituye una de las garantías constitucionales de los Derechos Individuales – impone un escalonamiento verticalizado de rangos prelativos entre los principios y dogmas informadores de cada una de las escalas normativas”²⁷ Siguiendo esta línea de pensamiento tenemos que considerar que un principio reglamentario –los que se establecen vía reglamento ejecutivo- no puede contradecir al legal –los que se establecen por leyes- ni el legal al constitucional –los que emanan de la Constitución Política- , esto significa que los

²⁵ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 108.

²⁶ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 82.

²⁷ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 96.

principios constitucionales imponen límites infranqueables que no pueden ser sobrepasados por principios de otro orden jerárquico inferior y los principios legales son límites infranqueables para los principios reglamentarios. Los principios en el Derecho del Tránsito según el autor Carlos Tabasso tienen la siguiente clasificación:

- Principios de Orden Constitucional.
- Principios del Derecho del Tránsito provenientes del Derecho Administrativo.
- Principios Propios y exclusivos del derecho del tránsito.
- Principios Instrumentales atinentes al factor humano.
- Principios Instrumentales operativos-asegurativos del acto de circulación.
- Principios secundarios referentes a bienes jurídicos vinculados al tránsito, pero dogmáticamente ajenos al Derecho del Tránsito.

Estos principios no se encuentran expresamente en la legislación costarricense, sin embargo, implícitamente están en determinados cuerpos normativos, por lo tanto, es procedente que se mencionen y sean utilizados por los abogados –sean litigantes o jueces- de nuestro país.

A) PRINCIPIOS DE ORDEN CONSTITUCIONAL

1- Defensa de la vida e integridad de la persona humana.

El derecho a la vida aparece declarado en las constituciones de casi todas las naciones. Según lo declara el artículo 5 del Pacto de San José “Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, moral y psicológica”. El derecho a la vida comprende el derecho a la salud, así lo ha entendido la Sala Constitucional de Costa Rica, verbigracia: “El derecho a la salud, como derivación del derecho a la vida, y a un ambiente sano constituyen derechos fundamentales

tutelables en la vía de amparo.”²⁸ En otro voto la Sala Constitucional estimó lo siguiente “Es importante analizar el derecho a la vida, ya que, sin duda alguna, la vida es el fundamento, la condición necesaria y determinante de la existencia de la persona humana; es inherente a la persona humana. De ello se deriva el principio de la inviolabilidad de la vida humana, de modo que es deber de la sociedad y del Estado su protección (...) El más inmediato derecho vinculado al derecho a la vida es el derecho a la integridad física y psíquica.”²⁹ De este fundamento podemos interpretar que tanto el Estado como la misma Sociedad³⁰ tienen diversas obligaciones en lo que respecta del debido comportamiento en el tránsito, para que con el fenómeno de la circulación no se transgreda este principio de defensa de la vida e integridad de la persona humana. Así el Estado tiene que garantizar el efectivo cumplimiento de la Ley de Tránsito para evitar accidentes de tránsito y la Sociedad tendrá a su vez que comportarse adecuadamente para evitar dichos accidentes.

2- Libertad de locomoción y estancia.

Aunque algunas constituciones guarden silencio sobre ella, la libertad de movilizarse, ambular, desplazar el propio ser personal, es el presupuesto fáctico y jurídico del ejercicio de casi los demás derechos individuales, como trabajar, educarse, asistir la propia salud, reunirse, entre otros. Es esencial para el uso de esta libertad la existencia del Derecho del Tránsito, ya que, si este derecho fuera irrestricto no se podría circular con seguridad. Del Derecho Viario emanan normas que regulan el espacio, el tiempo, el movimiento y la estancia de personas, vehículos y otros objetos interactuantes en la vía, para solucionar los potenciales conflictos entre los usuarios de la vía y evitar los daños por no saber como utilizar la vía. El artículo 22 de la Constitución Política de Costa Rica establece la libertad de los costarricenses de trasladarse y permanecer en cualquier lugar de la

²⁸ Sala Constitucional. Voto 725-98.

²⁹ Sala Constitucional. Voto 1394-94.

³⁰ Entiéndase Sociedad como las personas que interactúan dentro del tránsito.

República, siempre que se encuentren libres de responsabilidad; jurisprudencialmente la Sala Constitucional ha considerado que “La libertad de tránsito (...) consagrada en el artículo 22 de nuestra Constitución Política, hace referencia a la libertad de movimiento y la posibilidad de trasladarse y permanecer en cualquier punto del país, sin que esto signifique que eleve a rango constitucional la opción de movilizarse mediante un medio de transporte particular”³¹.

3- Libertad de uso y goce de las vías públicas.

La vía pública es un bien público, ergo, cualquier persona puede utilizarla. Este ejercicio de uso de la vía pública no es irrestricto, la doctrina al reconocer este derecho inmediatamente lo condiciona, se debe tomar en cuenta el régimen policial-autoritario erigido en función de la seguridad y la funcionalidad vial. El artículo 79 de la Ley de Tránsito de Costa Rica indica que los usuarios de las vías públicas deben conducirse de forma que no obstruyan la circulación ni pongan en peligro la seguridad de los vehículos o de las demás personas. Deben evitar las situaciones que impidan la libre circulación del tránsito, por lo cual, aplicarán el manejo defensivo y mantendrán una constante precaución y consideración mutua hacia los peatones y demás conductores. Dicho artículo refleja que este principio existe y es tutelado.

4- Legalidad y exclusión analógica.

³¹ Sala Constitucional. Voto 0103-98.

Este es un principio presente en todas las ramas del derecho, básicamente se trata de limitar el actuar del Estado con actuaciones que aparecen expresamente en la ley. Este principio plantea un serio problema para la aplicación del Derecho del Tránsito, "...debido a la naturaleza policial de este sistema, que, en tal virtud, abre a la administración un amplísimo espacio de discrecionalidad, iniciativa, ejecutividad y ejecutoriedad, nada menos que en el sensible campo de los derechos individuales. En otras palabras, pareciera contradictoria la vigencia de una estricta legalidad donde, por definición, la misma ley obliga al administrado a acatar sin dilación la orden del funcionario, por absurda o ilegal que fuera."³² El aforismo "*Nullum crimen, nulla poena sine legge previa*", o principio de exclusión analógica, que constituye el principio constitucional de legalidad en el Derecho Penal, también es válida en el Derecho de Circulación, ninguna conducta de tránsito que no se encuentre descrita y calificada por la ley como transgresional constituirá falta, ni, por ende, puede ser sancionada. Asimismo, la ausencia de tipo no impide la configuración de la culpa civil derivada de actos que, aun cuando no se encuentren descritos y calificados legalmente, son objetivamente generadores de riesgo de siniestro.³³

5- Igualdad.

Carlos Tabasso explica que este principio en lo que respecta de las relaciones intersubjetivas³⁴, en el Derecho del Tránsito, lejos de una relación de igualdad y en virtud de su naturaleza, en el instante de su actuación como tal – momento policial-, genera una relación jurídica desigualitaria de preeminencia de un sujeto –el Estado-, sobre el otro –el usuario-. Ello no obsta a que, en la eventual instancia posterior de revisión de lo actuado –momento jurisdiccional- la relación sea de estricta igualdad, al igual que cuando se juzga el acto administrativo común, conforme al principio de legalidad. En el tratamiento de los

³² Ver TABASSO, Opcit. Pág. 156.

³³ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 157.

³⁴ Los diferentes sujetos en el Derecho del Tránsito son el usuario de la vía y el Estado.

casos de hechos individuales, los cuales, por virtud del principio constitucional de igualdad, deben ser resueltos en forma sustancialmente igualitaria.³⁵ En nuestro país la Constitución Política consagra dicho principio en el artículo 33.

6- Defensa ante la administración activa y debido proceso.

El derecho de defenderse del acto de la administración, y la posibilidad de hacerlo a través de un proceso pre-regulado con amplias garantías –de las cuales, las primeras son la notificación en forma y la facultad de hacer prueba –constituye uno de los núcleos conceptuales del Derecho Constitucional.³⁶

Considerando que el Derecho del Tránsito, en sí mismo, y por causa de su naturaleza policial, ofrece escasas garantías al sujeto pasivo, se concluye que dichos derechos aparecen como esenciales para la protección del particular ante la arbitrariedad, abuso y desviación de poder potenciales.³⁷

Con propósitos tuitivos, algunas naciones han extraído del ámbito administrativo el sancionamiento de las faltas de tránsito, erigiendo sistemas judicialistas en los cuales, a título de garantía, la competencia privativa de aplicarlo, pertenece a la jurisdicción propiamente dicha.³⁸

B) PRINCIPIOS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO PROVENIENTES DEL DERECHO ADMINISTRATIVO

³⁵ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 158.

³⁶ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 158.

³⁷ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 158.

³⁸ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 159.

A grosso modo se explicarán algunos principios administrativos aplicables en el Derecho del Tránsito.

1- Ejecutividad y ejecutoriedad.

El cometido de los actos administrativos no es especular sobre los hechos, declararlos o explicarlos, sino hacer que sucedan o evitar que sucedan. “Todo acto administrativo tiene la propiedad de ser esencialmente ejecutivo; es una cualidad inseparable del acto, simplemente por proceder de la Administración y con independencia que se ejecute o no (...)”³⁹. “En la nota ejecutiva se origina el deber de obedecerlo o cumplirlo, pues se le presume legítimo, siendo lo normal que el obligado lo realice espontáneamente; si se resiste corresponde aplicar la coerción (...)”⁴⁰.

La ejecutoriedad se verifica cuando la ley concede al órgano administrativo autor del acto el poder jurídico de hacerlo efectivo, ejecutarlo coercitivamente por sí mismo, sin requerir el concurso de otra autoridad estatal.⁴¹

Por la naturaleza policial del Derecho de Circulación se puede encontrar la propiedad ejecutoria de los actos administrativos de ordenación, control y fiscalización de la actividad regulada, que, de otro modo serían imposibles de cumplir. No ocurre lo mismo con ciertos actos sancionatorios como la multa pecuniaria, puesto que están sujetos a una instancia de revisión ante la propia Administración que los dictó y a una eventual consideración en sede judicial, su ejecución, de acuerdo a la ley, necesariamente debe ser dispuesta por esta.⁴²

2- Oficiosidad.

³⁹ DROMI (José Roberto), **Instituciones de Derecho Administrativo**, Buenos Aires, Argentina, Editorial Astrea, 1978, p. 222.

⁴⁰ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 166.

⁴¹ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 166.

⁴² Ver TABASSO, Opcit. Pág. 166, 167.

El principio de oficiosidad o inquisitivo del Derecho Administrativo se impone en el Derecho Vial debido a su esencia policial. Según José Dromi "(...) incumbe a la autoridad administrativa dirigir el procedimiento y ordenar la práctica de cuanto sea conveniente para el esclarecimiento y resolución de la cuestión planteada".⁴³ Este principio tiene relevancia en el momento de revisarse los actos sancionatorios a instancia del particular pretendidamente lesionado, dado que ellos se disponen in situ en forma rápida, sumaria, unilateral, fundándose únicamente en la valoración del funcionario de la exterioridad de la conducta del sancionado, lo que puede originar graves errores de percepción, arbitrariedades e injusticia.

3- Informalismo a favor del administrado.

Según Tabasso, es un principio propio del Derecho Administrativo, sin embargo, disentimos de este criterio ya que en el Derecho Administrativo rige el principio de legalidad porque éste es una garantía de la legitimidad de las actuaciones de la administración, además los administrados deben actuar con un rígido apego a la ley a la hora de interactuar jurídicamente con la Administración.

C) PRINCIPIOS PROPIOS Y EXCLUSIVOS DEL DERECHO DEL TRÁNSITO

⁴³ DROMI (José Roberto), *Instituciones de Derecho Administrativo*, Buenos Aires, Argentina, Editorial Astrea, 1978, p. 509.

1- Libertad en la Vía Pública.

El concepto Vía Pública corresponde, sin duda alguna, al espacio físico destinado por el Estado de un país para “(...) permitir el tránsito de vehículos, ciclistas y peatones (...)”⁴⁴ esto en virtud de su “(...) competencia para ordenar el tráfico de vehículos y personas.”⁴⁵

Este principio busca resguardar el libre desenvolvimiento del tránsito vehicular y peatonal mediante la prohibición de obstaculizar o impedir la existencia de cualquier elemento físico que pueda limitar el libre tránsito de los sujetos del Derecho del Tránsito.

Si bien, la vía pública tiene como principal objetivo que sobre la misma se desarrolle el tránsito vehicular, este objetivo puede ser relativizado según las necesidades que las Autoridades consideren prioritarias, consecuentemente, a Vía Pública puede ser transformada en calles peatonales, parques o demás usos accesorios que pueda recibir este espacio.

Lo anterior, demuestra que el supra mencionado principio puede ser vulnerado, pero solamente por uno de los Sujetos del Derecho del Tránsito: el Estado.

Los demás sujetos de esta rama, sean peatones o conductores no pueden obstaculizar o detener el libre tránsito sobre las vías públicas y/o las vías privadas destinadas a uso público, si no existe de previo una autorización otorgada por un órgano con facultades suficientes para estos efectos.

⁴⁴ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 158.

⁴⁵ Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 4 del Tribunal Supremo Español. 15 de enero de 2002.

Tal como se indicó, en su momento, este principio no debe ser confundido con el Derecho a la Libertad de Circulación ya que el segundo corresponde a un derecho fundamental de las personas y el primero es un requisito *sine qua non* para el desarrollo de los fenómenos que son regulados por la materia de tránsito.

2- Preservación de la Normalidad de la Corriente.

Este principio se puede definir como el estatus de normalidad en que el tránsito vehicular y peatonal debe realizarse para lograr y mantener un óptimo uso de la infraestructura vial, uso con el cual todos los sujetos de este derecho verán satisfechos sus derechos y necesidades al hacer empleo del Principio de Libertad de Vía.

El autor Tabasso define el flujo o corriente de tránsito como: un cúmulo de vehículos ubicados contiguamente desplazándose en la misma dirección, lo que otorga al conjunto una cierta unidad espaciotemporal y estructural (...) se establece un cierto orden perceptible a ojos vista.”⁴⁶

Esto es un fenómeno que es observado como una situación cuasi normal en el día a día de los sujetos del Derecho del Tránsito, es decir que el flujo tanto vehicular como el peatonal por las vías destinadas a estos usos es un movimiento regular sin mayores perturbaciones. Sin embargo esta regularidad será perturbada por el más mínimo cambio en las circunstancias creadas por las relaciones entre conductores, peatones, ambiente y el espacio físico de la vía.

Consecuentemente, cuando alguno de estos cuatro elementos sufre alguna variación en su funcionamiento normal, el resto de elementos serán afectados, lo cual consistirá en una restricción de mayor o menor grado al libre desplazamiento del

⁴⁶ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 265.

tránsito por la vía pública, constriñendo así, no solamente el principio de Normalidad de la Corriente, si no también, el Principio de Libertad en la Vía Pública.

3- Conducción Dirigida.

Este principio debe ser analizado en la relación existente entre el vehículo automotor y el conductor del mismo debido a que de esta interrelación depende en gran parte la existencia o no de situaciones anormales en uso y disfrute de la infraestructura vial.

En esta relación de dependencia, existe un sujeto y un objeto, de ahí que el primero debe realizar un uso racional, lógico y prudente del segundo, puesto que, si el sujeto realiza un uso indebido al objeto, no solamente podrá en riesgo su integridad física y la material de su automotor, si no también, siendo esto más grave, pondrá en riesgo la vida y propiedad de terceros ajenos a esta interrelación singular que se establece entre cada conductor y su vehículo, además del posible daño que se pudiera ocasionar a la infraestructura vial empleada por todos los demás sujetos tanto peatones como conductores.

De ahí, que este principio sea nada más y nada menos que la exigencia que se le impone al conductor de un vehículo automotor que “el medio mecánico se encuentre continuamente y bajo el control del sujeto que lo emplea; de no dominarlo, pasa a ser gobernado por las fuerzas físicas ciegas (...)”⁴⁷ Agregaríamos que este control no solamente debe ser continuo si no permanente puesto que basta un instante de descontrol para que el objeto cause graves daños a terceras personas y a la propiedad ajena.

⁴⁷ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 306.

Esta norma adquiere tal importancia que el autor Muñoz Repiso indica que “(...) de ser posible (...) su aplicación ininterrumpida por los conductores de vehículos, el resto de las normas de comportamiento que los Códigos contienen resultaría totalmente innecesario, porque (...) las maniobras que en las distintas circunstancias pueden o no debe realizarse por los conductores de vehículos, no es más que aplicar el principio de prudencia y ajuste de la velocidad en función de las dificultades de la circulación o de los obstáculos previsibles (...)”⁴⁸

En este, aspecto consideramos que es adecuado comentar que este principio de prudencia se puede incluir dentro de uno más general conocido como el Principio de Defensa que sea analizado con posterioridad.

En conclusión, este principio obliga al conductor a mantener un complejo y continuo “dominio del vehículo como unidad mecánica, y del control o adecuación de la velocidad”⁴⁹.

Consecuentemente, el conductor debe hacer prevalecer su voluntad sobre las fuerzas físicas que pueden intentar arrebatar de su control el automotor y conducir el medio mecánico a la velocidad adecuada para prever cualquier acción realizada por un tercero y tener el tiempo adecuado para reaccionar de forma debida y prudente, sin causar daño alguno.

Este principio podría estar contenido en el artículo 85 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica, que establece: “El conductor de un vehículo que circule por la vía pública debe mantener la distancia razonable y prudente, que garantice la detención oportuna en caso de que el vehículo que lo precede frene intempestivamente. Para ello, el conductor debe considerar su velocidad, las condiciones de la vía, del clima y las de su propio vehículo.” El artículo señala que el conductor siempre debe dominar el vehículo y no deben ser

⁴⁸ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 306 y 307.

⁴⁹ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 317.

otras fuerzas ajenas que lo dominen a él a la hora de conducir, ya que si es dominado surge el peligro de que se produzca un accidente de tránsito.

4- Segregación y Especialización.

Este principio tiene como principal objetivo el disminuir las situaciones potencialmente peligrosas para los diversos sujetos del Derecho del Tránsito, es decir, se procura evitar una interrelación constante entre diferentes sujetos del tránsito en virtud que tanto entre un ser humano y un automotor como entre los diversos automotores existen características físicas que harán que unos serán más propensos a sufrir daños que otros en la eventualidad de un incidente durante el desarrollo del tránsito.

Este principio tiene como principal objetivo el otorgar seguridad a los diversos actores del derecho del tránsito, en especial al más desprotegido de todos: el peatón.

Un segundo objetivo de este principio es incrementar la eficiencia y funcionalidad con el tránsito vehicular que se desarrolla. Es decir se procura que los vehículos con similares características en peso, potencia, se mantengan juntos puesto que sus similitudes físicas crearán un flujo vehicular continuo y regular, además que propiciarán que los conductores de los automotores puedan prever la forma como actuará un vehículo similar al suyo en caso de que el mismo pierda el control.

En la práctica, el Principio de Segregación se manifiesta en la división de la vía pública para destinar determinados sectores para el tránsito de cierta clase de vehículos. La acera para ser utilizada por los peatones y la calzada o calle para los vehículos automotores, pero incluso dentro de la propia calzada se crean determinados carriles para los diferentes tipos de automotores según los criterios que se consideren adecuados, siendo uno de los más comunes, la velocidad que puedan desarrollar los automotores o, por enumerar, otro ejemplo, determinar ciertos horarios cuando solamente ciertas clases de vehículos pueden utilizar determinadas vías. En este último fenómeno, se reconoce el Principio de Especialización.

D) PRINCIPIOS INSTRUMENTALES ATENIENTES AL FACTOR HUMANO

1- Capacidad o Aptitud Psicofísica.

El Derecho fue creado con el principal objetivo de regular las relaciones sociales entre los seres humanos, a través de regulaciones en las diversas áreas que componen la interacción social, ya sean los Derechos Humanos, el ámbito familiar, el respeto a la vida humana, el comercio entre otros. Algunos regulan ciertos aspectos objetivos dentro de la conducta humana, requisitos de forma de los pagarés, por ejemplo: la división del haber patrimonial durante el matrimonio, pero el principal objetivo de todos sin excepción es la regulación de la conducta humana, ya sea a través de sus actuaciones o de sus omisiones.

El Derecho del Tránsito no se aparta de esta tendencia, por el contrario, se enfoca en regular el empleo racional y adecuado de objetos, en este caso, de los automotores.

Pero como es constante en todas las ramas del Derecho, para poder realizar determinadas actividades, se debe tener prima facie, capacidad para realizar estas actividades, ya sea tener la mayoría de edad para ejercer el voto, o ser accionista de una sociedad anónima para solicitar los dividendos creados por esta.

Igualmente, la persona que desee ser conductor de un vehículo automotor debe demostrar que posee la adecuada capacidad para realizar esta conducta puesto que como ya se indicó previamente, la posibilidad o no de conducir no es un Derecho Fundamental, como sí es la Libertad de Tránsito, consecuentemente, para ejercer esta actividad se debe demostrar tener las capacidades físicas adecuadas para realizarla de forma óptima tanto para bienestar del propio solicitante, como de terceras personas.

Este Principio determina que el conductor de un automotor debe contar con habilidades que le den la capacidad, entendida en este ámbito, como la posibilidad de ejercer de forma adecuada esta actividad. Nos encontramos frente a requerimientos físicos y psíquicos con los que se deben contar para poder ejercer esta actividad.

Se debe contar para ejercer esta actividad, desde el punto de vista físico con “la integridad orgánica y la completa funcionalidad de los sistemas anatómico – motrices neurológicos y precepto sensoriales.”⁵⁰ Y en el aspecto psicológico se debe contar con “un óptimo tiempo de reacción, gran capacidad de atención y concentración, coordinación de movimientos, automatización y estabilidad nerviosa, capacidad de observación, apreciación de distancias y velocidades, agudeza acústica, adaptación visual, etc”⁵¹

⁵⁰ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 391.

⁵¹ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 391.

2- Pericia Conductiva o Idoneidad Técnica.

Tal como se ha indicado anteriormente, el transitar por las vías públicas es un acto de alta complejidad debido a que intervienen diversos actores y circunstancias que exigen tanto al peatón como al conductor no solamente tener la capacidad física para realizar este acto de forma adecuada, si no también, que estos requieran una determinada, cantidad de conocimientos que les permitan transitar con seguridad para sí mismo, y para el resto de personas y automotores.

Esto conlleva a que la persona que desee ejercer este acto requiera tener el conocimiento de las reglas establecidas para el adecuado funcionamiento del flujo peatonal y el vehicular, pero además, debe tener la pericia, la experiencia, esto en la situación del conductor, en el manejo de los automotores debido a que esta actividad requiere ciertos conocimientos de carácter técnico los cuales no son intrínsecamente parte del ser humano, es decir, deben ser aprendidos.

Además de estos conocimientos que se requieren se debe tener experiencia en el empleo de estos en situaciones reales, no se necesita la misma pericia para conducir un vehículo en una zona rural que en una ciudad, o incluso dentro de la misma, no es igual conducir en una hora con alto flujo vehicular que en una con poco.

3- Conocimiento de la Normativa Vial.

La normativa vial ha sido creada con el fin de regular el tránsito vehicular de tal forma que este pueda ser realizado de forma continua y segura para todos los involucrados.

Cuando se establecen ciertas restricciones en cuanto a las actuaciones que se pueden realizar durante la conducción en determinadas áreas o situaciones, éstas no son determinadas de forma caprichosa o aleatoria, mediante diferentes estudios técnicos que han precisado que la forma más adecuada y segura para transitar por esas vías, en esas situaciones, son las descritas por la normativa vial, refiriéndonos a ésta como las señales de tránsito en el caso en particular y de los principios del Derecho del Tránsito.

Si bien es harto reconocido por cualquier abogado, que la Presunción del Conocimiento de la Ley es una de las grandes falacias que contiene nuestra disciplina, esta se debe mantener con el fin de garantizar la seguridad de los participantes en el flujo vial.

Consideramos, sin embargo, que en la materia de tránsito, no puede existir de hecho un desconocimiento a las normas de tránsito, esto en virtud de una razón muy simple: las normas de tránsito son el conjunto de las medidas lógicas y prudentes que tomaría un conductor y/o un peatón para evitar situaciones riesgosas para su integridad y para la de los demás.

Alguien que no tenga la capacidad de reconocer los riesgos que implica transitar en la noche con respecto del día o mientras llueve o no, no debe transitar las vías sin estar al cuidado de una persona o tutor que si entienda las consecuencias que estas diferentes situaciones acarrear.

E) PRINCIPIOS INSTRUMENTALES OPERATIVO-ASEGURATIVOS DEL ACTO DE CIRCULACIÓN

1- Regularidad Técnica del Vehículo.

Tal como se indicó en el Principio de Conducción Dirigida, es el sujeto quien controla al objeto, no el objeto al sujeto.

Para lo anterior, no solamente es necesario que el conductor tenga las capacidades físicas y la pericia adecuada para realizar esta acción, si no que la máquina automotor, responda, de forma rápida y precisa a la voluntad del conductor. Mas, si el automotor por determinados fallos mecánicos no responde a los designios del conductor, el objeto debe ser retirado de la vía y sus fallos deben ser corregidos ya que solamente de esta forma se podrá asegurar un tránsito seguro por las vías.

Pero este principio incluye un segundo aspecto: el conductor debe conocer las características de su vehículo y por tanto, debe utilizarlo según los fines para los cuales fue creado y no para otros diferentes, de esta forma, no ejercerá maniobras que en un determinado vehículo son normales, pero las cuales lo son, cuando las realiza en un vehículo con otras características. De igual forma, el conductor comprenderá cuales son los límites de su vehículo y las posibles consecuencias en la estabilidad y confiabilidad que el mismo podría sufrir si sobrepasa los límites.

2- Ostensibilidad.

Para garantizar un flujo vial seguro y eficiente, todos los elementos que lo conforman deben actuar y funcionar de forma adecuada, sin embargo, ésta es una expectativa poco realista.

Tanto como una máquina puede fallar repentinamente. Un puente puede ceder por los efectos de un temporal, una persona puede usar la berma para descansar mientras realiza una larga travesía.

El objetivo de este principio es que todas estas situaciones deben poder ser conocidas por los demás miembros del tránsito vehicular y peatonal, con la apelación debida para reaccionar a lo mismo de forma adecuada y segura para todos los involucrados.

Cuando esta información se desconoce, la actuación de pelotón y/o del conductor continuará como si esta situación anormal no existiera, lo cual, provocará un incidente de graves consecuencias.

Pero no solamente las situaciones anormales deben ser perfectamente visibles para los protagonistas del fenómeno circulatorio, toda situación debe ser visible para los mismos, los vehículos, ciclistas, las curvas verticales, los descensos repentinos, por citar algunos, y todos los miembros del tránsito vial deben cumplir su deber de hacerlos visibles, ya sea mediante la debida señalización en la infraestructura vial, el encender las luces de los vehículos, el emplear ropa de colores claros o con partes reflejantes, para ejemplificar.

De lo contrario, todos al violar este principio, somos culpables de poner en riesgo a terceros.

3- Confianza.

Este principio indica que todos los miembros del tránsito vial presuponemos que nuestros semejantes actuarán de forma diligente y respetarán las leyes de tránsito creando una obligación para nosotros mismos de actuar de esa misma forma.

Sin la existencia de este principio, el desarrollo de la actividad vial sería imposible, puesto que aunque en determinada situación, las normas de tránsito indicarán que tenemos un derecho a realizar algo, no realizaríamos esa actividad por temor, el peatón no cruzaría la calle a pesar de tener el paso concedido por un semáforo peatonal.

Sin embargo, el principio tiene tres excepciones:

1- El Propio Cumplimiento:

Solamente es lícito exigir este principio de confianza cuando mi actuar es diligente con el mismo, es decir, no puedo abusar de este principio y utilizarlo antisocialmente a mi favor, tal como lo indica el artículo 21 del Código Civil, en caso de suceder un incidente no podría alegar en mi defensa que si bien mi persona violó determinada norma era el deber de la otra persona cumplir con el propio.

2- La Obligación de Prevenir del Creador del Riesgo:

No se puede tener una confianza irresponsable, es decir, actuar como si fuera imposible que los otros conductores no fueran a violar las normas de tránsito, si bien ésta sería la situación ideal, existe solo en el mundo del deber ser.

Consecuentemente, el conductor y/o Peatón deben actuar con la precaución debida, es decir, deben confiar en la buena fe de sus terceros, pero deben tener un estado de alerta permanente ante la posibilidad de que alguien

incumpla con las normas de tránsito o que una máquina falle o su conductor sufra alguna situación que lo incapacite momentáneamente del control de su automotor.

3- El Principio de Defensa:

Por ser un principio independiente se analizará más profundamente a continuación.

4- Defensa.

Este principio nos indica que el conductor debe prever que el actuar antirreglamentario de otra persona en cualquier momento, es decir, a pesar de que su persona esté actuando de forma diligente, debe actuar con la prudencia de un buen padre de familia al observar una situación de la cual pueda preverse una actuación anormal, ya sea por otro conductor, peatón, o ciclista.

Sería entonces una excepción al principio de Confianza, en el Principio de Defensa, el conductor debe aplicar la prudencia, analizar la situación actuar con el cuidado debido para poder evitar un incidente a pesar de que la conducta riesgosa sea provocada por un tercero.

En pocas palabras: el conductor debe mantenerse en una actitud de alerta total ante las posibles acciones de terceros.

Este principio se basa en la posición de preeminencia que tiene un conductor sobre otros miembros del fenómeno vial en virtud al poderío y defensa que le otorga en conducir un automotor, también en la posibilidad real de la existencia de personas inhábiles o imperitas que sin dolo, pero con culpa, vayan a crear una situación generadora de riesgo y por supuesto, en el valor superior de cualquier ordenamiento jurídico: la defensa de la vida humana.

5- Cooperación.

Al ser el fenómeno del tránsito vial una situación en la cual interviene una multiplicidad de actores en un mismo momento y espacio y con un mismo objetivo, el tener un tránsito seguro y ordenado es el motivo que fundamenta este principio.

Todos los actores del Derecho del Tránsito dependen del otro, no se encuentran aislados y sus conductas afectarán a otras personas al igual que las conductas ajenas los llegarán a afectar.

Entre este principio y el principio de la normalidad de la corriente existe una gran correlación. El autor Tabasso manifiesta que él pensó en la posibilidad de desarrollar ambos como uno solo.

En nuestra opinión consideramos el Principio de Cooperación como un Mega valor, junto al Principio de Defensa, ya que en último momento, a pesar de haber un caos vehicular como consecuencia de un apagón que afectará los semáforos, la ausencia de un Policía de Tránsito regulando el paso, de la inexistencia de señales de tránsito, la cooperación entre los individuos, no ya como simples conductores, será la que permita mantener un flujo vial racionalmente ordenado y evitará los incidentes de tránsito, sería ideal que los conductores cedieran unos segundos de su tiempo en aras del Bienestar General. Esa sería la máxima expresión de este principio. Además, por supuesto, de la de prestar ayuda al prójimo en caso de un accidente.

6- Autorización de la Conducción y Circulación.

Tal como se ha indicado anteriormente y lo ha señalado la Sala Constitucional, el derecho de conducción no es un derecho Fundamental, si no una autorización, una concesión otorgada por el Estado a un particular que ha demostrado tener las capacidades físicas y la pericia técnica adecuada para manejar un vehículo.

Esto debido a que el derecho al Libre Tránsito es realizable por medios que no requieran tomar una conducta activa con respecto del automotor, se puede ser pasajero en un autobús o taxi, se puede caminar de un lugar a otro.

Este principio se refleja sobre el individuo en dos formas: al otorgarle la autorización a conducir un vehículo, ésta forma se podría decir es una forma en stricto sensu, pero también se encuentra la autorización para conducir diversos tipos de automotores, desde una motocicleta hasta maquinaria especial, pasando por automóviles ligeros, microbuses, camiones, remolques, cabezales, entre otros. Esta sería una autorización en sentido amplio. Sin embargo, en todo caso, se deberá demostrar la pericia técnica para la conducción de estos vehículos.

Pero este principio de Autorización no solo se refleja en el individuo, se refleja también sobre los vehículos, es decir, un vehículo no puede transitar si no está autorizado, ya sea por el no cumplir con los requerimientos técnicos mínimos de seguridad o por el no estar al día con el pago de impuestos. En esta última autorización, observamos el Principio de Regularidad Técnica.

F) PRINCIPIOS SECUNDARIOS REFERENTES A BIENES JURÍDICOS VINCULADOS AL TRÁNSITO DOGMÁTICAMENTE AJENOS AL DERECHO VIAL EN SENTIDO ESTRICTO

Además de la amenaza a la vida y a la integridad de las personas, el tránsito vehicular crea grandes problemas en otros órdenes de la vida social, afectando valores como la salud pública, la calidad del ambiente, el patrimonio social y la economía. La circulación masiva de automóviles contamina la atmósfera, genera niveles de ruido insoportables, afecta la salud del ser humano, causa gigantescas erogaciones, y es un factor de dependencia económica debido a que en la mayoría de los países el abastecimiento de combustible proviene de fuentes externas.

La mayoría de la normativa que se encauza para solucionar los problemas anteriormente mencionados se incluye dentro de otros órdenes normativos, diferentes a las leyes de tránsito, verbigracia: la normativa ambiental.

Algunos de los principios derivados de lo anterior son:

1- Defensa ambiental.

Como su nombre lo indica, es el principio que consiste en procurar medidas para la protección del medio ambiente. No existe relación conceptual necesaria entre la protección del ambiente y la seguridad vial, desde el punto de vista práctico, pero eso no desvirtúa que existan normas tuitivas en ordenamientos viales para la protección del medio ambiente. Este principio está presente en nuestra Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres:

“ARTÍCULO 33.- Los vehículos automotores, a fin de ser autorizados para circular por el territorio nacional, deberán cumplir con los límites de emisión de gases, humos y partículas fijados en los artículos 34, 35 y 36 de esta Ley. Además, para los vehículos automotores que hayan ingresado al país a partir del 1 de enero de 1995, es obligatorio contar con un sistema de control de emisiones de circulación cerrada en perfecto funcionamiento. Como parte de este sistema, los vehículos con motores de gasolina o combustibles similares deberán contar con un convertidor catalítico de tres vías. Se admitirá cualquier otro sistema para controlar emisiones, siempre que permita una reducción mayor de las emisiones producidas por el vehículo.

Mediante el Reglamento de esta Ley, el Poder Ejecutivo regulará las especificaciones del sistema de control de emisiones de los vehículos y podrá modificar los límites para la emisión de gases, humos y partículas, siempre que los nuevos límites sean más estrictos que los estipulados en los artículos 34, 35 y 36 de esta Ley, para disminuir, cada vez más eficientemente, la emisión de contaminantes ambientales.”

Este principio, también, tiene asidero constitucional por el derecho de todas las personas a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado consagrado en el artículo 50, párrafo segundo de nuestra Carta Magna.

También, éste está contenido dentro del Principio de regularidad técnica del vehículo, donde se verifica la emisión de gases de escape.

2- Conservación del patrimonio público.

Los Estados gastan mucho dinero para construir obras públicas, los costos inciden fuertemente en los presupuestos nacionales. El gasto no termina con la obra, dado que operación, mantenimiento y reparación agregan costos permanentes que se manejan con estructuras complejas administrativas que también son otro pasivo a cubrir.

Las obras públicas constituyen un patrimonio social, de todas ellas, la más significativa por su incidencia económico-financiera es la red vial.⁵²

Este principio se relaciona con otros principios del Derecho del Tránsito como el de regularidad técnica por el negativo efecto que causan en las máquinas los deterioros de la vía; con el de libertad vial, debido a las obstrucciones y perturbaciones que ellas crean al desplazamiento; y con el de conducción dirigida por cuanto allí pueden constituirse en la causa de la pérdida de control.

⁵² Ver TABASSO, Opcit. Pág. 173.

En nuestro país, existe el gran problema de que muchas veces se roban las señales de tránsito y las barreras de protección, ambas metálicas. Se debe instar a la investigación de las fundidoras de metal que existen en el país por parte de las autoridades judiciales, ya que, si éstas no compraran las señales de tránsito y las barreras de protección, esto desalentaría a las personas a cometer dicha delincuencia, esta situación sería sumamente beneficiosa, no solamente para que se cumpla con este principio, sino también, para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía pública.

Capítulo II: Aplicación de los principios del Derecho del Tránsito en los Juzgados de Costa Rica

Al analizar las sentencias de tránsito emanadas tanto de los Juzgados de Tránsito como de los Juzgados Contravencionales de Menor Cuantía, pretendemos encontrar elementos doctrinales del Derecho del Tránsito en este capítulo, principalmente lo referido a los principios el Derecho del Tránsito, ya que, consideramos que la correcta aplicación de estos principios por parte de los jueces puede llegar a darle unicidad a los criterios contenidos en las sentencias de los Juzgados supra mencionados.

Sección I: PRINCIPIOS PRESENTES EN LAS SENTENCIAS DE LOS JUZGADOS QUE CONOCEN LA MATERIA DE TRÁNSITO

Es muy grave la situación que impera en nuestro país en relación con el conocimiento de los profesionales en derecho sobre el Derecho del Tránsito. Lo más grave aún, es que los mismos jueces muestran una gran deficiencia en cuanto a la conceptualización del Derecho que regula el tránsito, es desconcertante y a la vez, alarmante la ignorancia de los principios que rigen esta materia.

Tabasso expresa muy bien lo que sucede en nuestros Juzgados que ven la materia de tránsito: "...no existe entre jueces, juristas y abogados la percepción clara y distinta de la existencia de una rama particular del Derecho, cuya importancia es tal que ellos mismos –sus propias integridades personales en tanto que peatones, conductores o pasajeros- de continuo dependen críticamente del acatamiento o desacato de sus normas." Tabasso continúa su análisis añadiendo: "Es una verdad comprobable que, en el progresivo aumento de las jurisprudencias nacionales referentes a incidentes viales, resulta ausente la mención a un Derecho Vial, Viario, del Tránsito o de la Circulación, entendido como el orden jurídico específico y especial regulador del movimiento y la estancia de personas y cosas y que, por lo tanto, es conceptualmente diverso."⁵³

Esta situación es fácilmente explicable: los estudiantes de Derecho en nuestro país no tienen acceso a una cátedra de Derecho del Tránsito. Durante la duración de los estudios de pregrado el estudiante no recibe ningún tipo de información acerca de esta materia lo cual, a futuro, provocará que en el momento cuando se tenga que enfrentar a esta materia, recurrirá a los principios aprendidos de otras materias, lo cual conlleva graves consecuencias, ya sea al ejercer la profesión como litigante o peor aún, como Juez, en virtud que esta materia por tener determinados elementos que la diferencia de otras, hace que de aplicarse principios ajenos a la materia, los resultados sean errados.

⁵³ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 33.

Además, al intervenir elementos tales como las condiciones ambientales y sus efectos sobre la infraestructura vial, las leyes de la física y como éstas afectan a los automotores, por citar dos ejemplos, hacen que se deba estudiar esta materia de forma pormenorizada.

Ante esta carencia, lo más común es que los jueces utilicen machotes en esta materia, no se preocupan por realizar un verdadero análisis de fondo sobre los casos que se les presentan. Para cada situación acaecida que caiga dentro de la competencia de los juzgados que conocen la materia de tránsito, existe un machote que dilucida la situación sin mayores problemas.

Además de estas situaciones inherentes al interior de nuestros Juzgados, existen varios factores externos que dificultan, por no decir, imposibilitan no solo la creación de una jurisprudencia en materia de tránsito con una mayor riqueza doctrinal, si no también, una conclusión adecuada de los procesos incoados en esta vía judicial:

A) EL DESINTERÉS PRESENTADO POR LOS SUJETOS PROCESALES

Tras el análisis de una gran cantidad de resoluciones de nuestros Juzgados, en un alto porcentaje de las sentencias emitidas por los primeros, es posible leer lo siguiente en el considerando de diversas sentencias:

“(…) II.- Que siendo legalmente citados mediante las respectivas boletas de citación, los imputados no comparecieron dentro del plazo señalado en el numeral 161 de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres.

(…)

IV.- En el caso que nos ocupa, vemos que las boletas de citación tienen fecha ..., por lo que es evidente que ha transcurrido sobradamente el plazo a que hace referencia el numeral 161 de la Ley de Tránsito sin que los imputados se hayan presentado a este despacho, por lo que debe procederse conforme lo indica el artículo 173, dictando la sentencia con los elementos con que se cuentan en el expediente.

V.- En lo que toca a la responsabilidad de los imputados, no tenemos prueba que señale a alguno de ellos como responsable de la colisión que nos ocupa, ya que contamos únicamente con las boletas de citación, el parte oficial de tránsito y el croquis diseñado por el oficial de tránsito, que constan a folios uno al tres. Es necesario entonces concluir que, con la prueba existente no podemos afirmar cuál fue la dinámica del percance, ya que el croquis diseñado por el inspector de tránsito, nos muestra la posición final de los vehículos, luego de la colisión, pero en nada nos ilustra sobre la forma en como ocurrió la dinámica de la colisión. En conclusión, no existiendo prueba en el expediente capaz de atribuir la responsabilidad de la colisión a alguno de los imputados, lo que procede en este caso es absolverlos de toda pena y responsabilidad, como en efecto se dispone.” (Resaltado no es del original.) **Sentencia 1228-2007.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.**

Tal como se observa en las partes señaladas el desinterés mostrado por los involucrados en la colisión en estudio, desinterés mostrado después de activar la maquinaria Judicial, después de solicitar la colaboración de un Inspector de Tránsito, hace imposible determinar al Juzgador cual de los conductores es el responsable del percance en virtud de lo cual debe absolver a ambos involucrados de toda pena y responsabilidad.

Siendo este el mismo resultado que se hubiese obtenido de no haber acudido a la vía judicial y que cada conductor hubiese pagado el valor de los daños que sufriera su vehículo.

B) FALTA DE PRUEBAS

En otro número importante de sentencia la labor de Juzgador fue obstruida por la falta de prueba testimonial y/o por solo contar con la declaración indagatoria de uno de los conductores. La siguiente sentencia es una muestra de la primera hipótesis:

“(…) **II.- SOBRE EL FONDO:** Es menester estudiar todos los elementos de convicción con que se cuenta en la especie a efecto de determinar la posible autoría y participación del imputado en los hechos que se le atribuyen. Luego de un minucioso análisis de todas las probanzas allegadas al proceso, bajo las reglas de la sana crítica racional, se arriba a la conclusión, de que en el presente asunto no se logró acreditar fehacientemente, quién fue el responsable de la colisión que nos ocupa. En efecto, contamos únicamente con las versiones de los imputados, quienes rechazan los cargos y señalan al otro como el responsable de la colisión (…)

En virtud de lo anterior, siendo que en la especie se carece de prueba testimonial que le permita al despacho dilucidar las condiciones de cómo se produjo la colisión investigada, así como su responsable, y la prueba documental existente en autos, consistente en las boletas de citación, parte oficial de tránsito y “fijación final escena del accidente”, tampoco es capaz de dilucidar cuál de los encartados fue el responsable del accidente investigado, pues estas probanzas, dan fe, única y exclusivamente, del resultado de la colisión, pero son incapaces de señalar la causa motivadora de la misma. Así las cosas, tales probanzas, valoradas a la luz de la sana crítica racional, a lo sumo, constituyen un simple indicio de la causa motivadora

de la colisión, el cual, por sí solo y sin el apoyo de otro elemento de convicción, no es suficiente como para sustentar el juicio de certeza requerido para el dictado de una sentencia condenatoria, pues es bien sabido, que la simple probabilidad debe dar base a una sentencia absolutoria. Esta situación hace que nazca, **UNA DUDA RAZONABLE** sobre la forma en que verdaderamente sucedieron los hechos, situación que nos obliga a considerar lo estipulado por el artículo 9 del Código Procesal Penal, que sostiene que en caso de duda sobre las cuestiones de hecho, se estará a lo más favorable al imputado, instituyéndose de esa forma el principio del INDUBIO PRO REO, que no es sino, una consecuencia del principio de inocencia, consagrado en el artículo 39 de la Constitución Política y 8,2 de la Convención Americana de los Derechos Humanos. Así las cosas, EN APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DEL INDUBIO PRO REO y por la duda que ofrece la prueba recabada, no queda otra alternativa que **ABSOLVER DE TODA PENA Y RESPONSABILIDAD** a los señores ..., de la colisión investigada. (...)" (Lo subrayado no es del original.)

Sentencia 1226-2007.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.

Del texto de la anterior sentencia, se observa como la prueba testimonial es determinante para que el Juzgador se forme una idea de la forma como ocurrieron los hechos que motivaron una colisión en estudio y al carecer de la misma, ya sea por falta de diligencia de los sujetos procesales involucrados o por la inexistencia de los testigos o porque los potenciales testigos declinaron presentarse a brindar su testimonio a estrados judiciales.

C) EXISTENCIA DE UNA SOLA DECLARACIÓN INDAGATORIA.

"(...) Se arriba a la conclusión, de que en el presente asunto no se logró acreditar fehacientemente, quién fue el responsable de la colisión que nos ocupa. En efecto, contamos únicamente con la declaración de ..., quién en lo que interesa refirió (...)

(...) Por su parte, la fijación final de la escena del accidente visible a folio tres, muestra la posición final de los automotores, no así la dinámica de la misma, en razón de lo anterior, nos encontramos en ausencia de elementos probatorios que permitan determinar la verdad real de lo acaecido el día de los hechos, así como la responsabilidad de los conductores en la presente colisión, ya que únicamente se cuenta con la versión rendida por uno de los encartados, misma que no puede ser considerada como plena prueba por ser evidente que por haber un interés directo ha de estar parcializada, y la misma aunada a los elementos que constan en el sumario no resultan suficientes para determinar con meridiana certeza la secuencia o dinámica de la colisión por lo que existiendo duda sobre el verdadero actuar de los imputados lo procedente es en aplicación del principio Indubio Pro Reo, y **el principio constitucional de inocencia** establecido en el numeral 39 de la Constitución Política, mismo que establece la imposibilidad de condenar a ninguna persona sin que se hubiere **demostrado su culpabilidad** (...) (Lo subrayado no es del original.) **Sentencia 1136-2007.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.**

D) INCUMPLIMIENTO DE DEBERES POR PARTE DEL INSPECTOR DE TRÁNSITO.

El artículo 158 de nuestra Ley de Tránsito establece lo siguiente:

ARTÍCULO 158.- La información levantada en el parte oficial de tránsito, junto con el plano y los originales de las boletas de citación, serán remitidos inmediatamente al juzgado correspondiente. Además, se deberá enviar una copia al Consejo de Seguridad Vial, por los medios disponibles.

A pesar de lo anterior, en algunas ocasiones los Inspectores de Tránsito no brindan la necesaria colaboración a nuestros Jueces lo que causa que estos se vean obligados a revocar multas o declarar inocentes a los presuntos implicados.

“(…) En el presente asunto solamente se cuenta con las versiones del imputado y lo manifestado por la autoridad denunciante careciendo de prueba de cargo o descargo. Aunado a lo anterior el oficial de tránsito ni siquiera compareció a ratificar la boleta que confeccionara y a aclarar algunos puntos importantes para la correcta resolución del presente asunto. Ante tal situación, y por encontrarse en el ámbito de la materia procesal penal y penal respectivamente, en la cual, la imputación de un hecho punible debe ser demostrado y acreditado al infractor, y siendo que en el caso sub-exámene no existen elementos de prueba para tener por acreditado el hecho denunciado, y existiendo la duda razonable acerca de si el infractor cometió o no el hecho atribuido, en aplicación de los principios de inocencia y de indubio pro-reo, garantizados por la Constitución Política y el Código de Procesal Penal, considera el suscrito que ante tal situación la duda debe imperar en favor de ..., por lo que se le absuelve de la infracción denunciada y en consecuencia se **REVOCA LA MULTA IMPUESTA**. Se resuelve este asunto sin especial condenatoria en costas.

POR TANTO

De lo expuesto, normas citadas y con base en los artículos 152, 161 y ss de la ley de tránsito se ABSUELVE A..., **SE REVOCA LA MULTA IMPUESTA.**” Lo subrayado no es del original.) **Sentencia 05-601444-489-TC Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.**

Con la anterior sentencia, se observa que en algunos casos es necesario que los Inspectores de Tránsito tomen una participación activa dentro del proceso de tránsito, su participación en los mismos no se debe limitar solamente a la confección de la boleta si no a presentarse en los Tribunales de Justicia a ratificar el informe dado, en este caso, la boleta.

E) PRINCIPIOS OBSERVADOS EN LAS SENTENCIAS.

A pesar que el Derecho del Tránsito tiene una cantidad importante de principios, tal como se analizó en un apartado anterior, nuestros Jueces en sus sentencias utilizan una cantidad muy reducida de estos. Para mayores señas, como principios propios del Derecho del Tránsito, solamente se utilizan los Principios de Defensa y de Confianza.

- Principio de Defensa.

El mismo ya fue explicado con anterioridad, por lo tanto nos limitaremos a la transcripción de su uso en una sentencia.

“(…) Se rechazan dichas versiones, por las razones arriba indicadas; amen de que, la Ley de Tránsito establece en el artículo 79: *“Lo usuarios de las vías públicas deben conducirse de forma que no obstruyan la circulación ni pongan en peligro la seguridad de los vehículos o de las demás personas. Asimismo, los conductores deben evitar las situaciones que impidan la libre circulación del tránsito, por lo cual, aplicarán el manejo defensivo y mantendrán una constante precaución y consideración mutua hacia a los peatones y demás conductores”.* (El resaltado no es del original.) **Sentencia 05-600058-489-TC.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.**

El texto del artículo citado por el Juzgador es claro, sobran las explicaciones, los conductores en nuestras vías deben mantener un estado de atención constante para poder anticiparse a las maniobras imprudentes de los demás sujetos que hacen uso de las vías públicas y privadas.

- Principio de Confianza.

Remitimos al amable lector a la parte subrayada de la siguiente sentencia para una definición de este principio.

“(…) En efecto, se desprende de la prueba agregada a los autos, que el infortunio que dio pie a esta acción, acaeció debido a la inobservancia del deber de cuidado

en el manejo de vehículos automotores, en la que incurrió ..., cuando circulaba por el carril externo de la rotonda, le interceptó el paso a la señora ..., quien en ese preciso momento realizaba la maniobra de salida, sobreviniendo la colisión. Al circular dentro de la rotonda, sobre el carril externo, faltó al principio de confianza que tienen todos los conductores, con respecto a las normas de conducción dentro de las rotondas, todas vez que el carril externo es con el fin de salir de la rotonda, y los carriles del medio e interno, son para circular dentro de ella, o salir en la segunda o tercer salida. El conductor que no adecúe su comportamiento a dichas normas de conducción en la rotondas, compromete la seguridad vial. El tipo de maniobra requería que el el señor ..., si no iba a salir de la rotando, tenía que circular por el carril del medio o el interno, y no como lo hizo, sobre el carril externo, ya que dicho carril, tal como se indicó supra, es con el fin de salir de la rotonda, y no para circular dentro de ella. Al circular sobre el carril externo dentro de la rotonda, asumió un riesgo mayor, y por ende la responsabilidad del infortunio por su incorrecto actuar.” (El subrayado no es del original.) **Sentencia 05-600058-489-TC.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.**

Tal como lo indica el texto de la sentencia, en diversas situaciones la fluidez del tránsito vehicular depende de la confianza que tiene un conductor sobre otros conductores que circulan sobre la misma vía, ya que, de existir una presunción de que éstos van a infringir las normas de tránsito esto conllevaría a que los conductores manejaran en un estado emocional que acarrearía graves consecuencias a su salud.

Dentro del vasto estudio de sentencias realizado, encontramos la sentencia 140-07 del Juzgado de Tránsito de San Ramón, en la cual se explican varios principios del Derecho del Tránsito, como los siguientes:

“(...) Además de acuerdo con el manual de conducción que establece el **principio de seguridad** el cual exige a los conductores la obligación de tomar todas las medidas que racionalmente se consideren necesarias para evitar accidentes y así advertir un comportamiento defectuoso de los demás conductores, el **principio de**

certeza indica que el conductor obra en el supuesto de los otros conductores se comportan respetando las normas elementales de la conducción de vehículos y el **principio de idoneidad**, aptitud y pericia presupone que toda persona que está provista de una licencia de conducir tiene la aptitud física, es decir que es experta y hábil para el manejo, y desde el punto de vista mental, también está en óptimas condiciones síquicas para dirigir un vehículo. El **principio de prudencia** indica que los conductores deben comportarse o conducirse en forma tal que no incomoden, perjudiquen o afecten a los demás conductores o vehículos por lo cual acatarán todas las normas del tránsito. Todos estos principios obligan al conductor a comportarse de una manera defensiva cada vez que ponga en funcionamiento el vehículo.” (El subrayado no es del original.)

De los principios expuestos en esta sentencia, sólo el de idoneidad es expuesto por Carlos Tabasso, pero esa situación no es causal para desconocer a los demás principios mencionados; la lista de principios que nos da Tabasso no se ha de comprender como exhaustiva, puesto en virtud de la juventud de este sector del Derecho, es posible que la doctrina todavía demore mucho tiempo en enumerar su totalidad. Tanto el principio de seguridad, certeza y prudencia son propios de la materia del tránsito.

F) PRINCIPIOS AJENOS A LA MATERIA DE TRÁNSITO.

Un elemento que salta a la vista es que otros principios utilizados comúnmente por nuestros Jueces no corresponden únicamente a la materia de tránsito, son principios de carácter general.

- Principio de Inocencia.

Este principio es aplicado por los Jueces en los casos donde la prueba es insuficiente o no apta para crear la certeza necesaria en el Juzgador para condenar a uno u otro conductor. Es un principio de índole penal.

“(…) la fijación final de la escena del accidente visible a folio tres, muestra la posición final de los automotores, no así la dinámica de la misma, en razón de lo anterior, nos encontramos en ausencia de elementos probatorios que permitan determinar la verdad real de lo acaecido el día de los hechos, así como la responsabilidad de los conductores en la presente colisión, ya que únicamente se cuenta con la versión rendida por uno de los encartados, misma que no puede ser considerada como plena prueba por ser evidente que por haber un interés directo ha de estar parcializada, y la misma aunada a los elementos que constan en el sumario no resultan suficientes para determinar con meridiana certeza la secuencia o dinámica de la colisión por lo que existiendo duda sobre el verdadero actuar de los imputados, lo procedente es en aplicación del principio Indubio Pro Reo, y el principio constitucional de inocencia establecido en el numeral 39 de la Constitución Política, mismo que establece la imposibilidad de condenar a ninguna persona sin que se hubiere **demostrado su culpabilidad**, lo cual implica un deber del Estado de aportar elementos de convicción suficientes tendientes a ello, en tal sentido la Sala Constitucional reiteradamente a indicado *"El principio de inocencia (presunción) integra el debido proceso que proviene del 39 constitucional. Lo opuesto al principio de inocencia es el principio de culpabilidad y ello es inconstitucional, toda vez que el imputado no debe probar su inocencia, sino el Estado probar su culpabilidad."* (Voto No. 5409-94 de las dieciséis horas del veinte de setiembre de mil novecientos noventa y cuatro). En el caso que nos ocupa al no haberse desvirtuado el estado de inocencia que cobija a los encartados en el proceso penal conforme lo establece el numeral 9 del Código Procesal Penal lo procedente es **ABSOLVER DE TODA PENA Y RESPONSABILIDAD a los imputados.**” *(El resaltado no es del original.)*
Sentencia 576-2007.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.

- Principio Deber de Cuidado.

Este principio prescribe que toda actividad que per se conlleve riesgos tanto para la persona que la realiza como para terceros, debe ser realizada tomando en cuenta todas las medidas necesarias para reducir este riesgo al menor grado posible. Es un principio que se manifiesta claramente en el Derecho Civil, siendo la falta del mismo lo que obliga indemnizar los daños en, por citar un ejemplo, la culpa "in eligendo."

"(...) Como puede verse claramente, el señor ..., faltando al deber de cuidado, cuando circulaba sentido de norte a sur, omitió respetar la luz roja del semáforo, y le interceptó el paso al vehículo placas ... que circulaba con derecho de vía, toda vez que tenía la luz verde del semáforo.- Siendo evidente la impericia e inobservancia de la Ley, en que incurrió el encartado ..., y es que, la conducción es un compromiso que cada uno debe asumir pues al guiar un vehículo no solo pone en riesgo la propia vida sino también la de los demás conductores y transeúntes, y el desconocimiento o la violación de las reglas mínimas en la conducción hacen que quién se atreve a manejar un vehículo se coloque en un estado de peligro o riesgo. Establece la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres en su numeral el artículo 89 de la Ley de Tránsito, regula la conducción al aproximarse a cualquier intersección de vía en que no se tenga prioridad de paso, inciso a) dispone: "*Si se trata de un acceso controlado por la luz roja de un semáforo, el conductor debe detener por completo su vehículo, en la línea de parada que esté demarcada. Pero si no existe esa línea, el conductor se detendrá cerca de la vía que a cruzar sin obstruir el tránsito transversal..*". A contrario sensu, si hay vehículos cercanos o si no existe buena visibilidad con mucho mayor razón, deberá detener su vehículo a cero kilómetros, es decir detener su marcha completamente." (El subrayado no es del original.) **Sentencia 04-612634-489-TC-D.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.**

- Principio del Indubio Pro Reo.

Principio de naturaleza penal que indica que en caso de duda razonable se debe absolver a los supuestos implicados.

“(…) Así las cosas, tales probanzas, valoradas a la luz de la sana crítica racional, a lo sumo, constituyen un simple indicio de la causa motivadora de la colisión, el cual no es suficiente como para sustentar el juicio de certeza requerido para el dictado de una sentencia condenatoria, pues es bien sabido, que la simple probabilidad debe dar base a una sentencia absolutoria. Esta situación hace que nazca, UNA DUDA RAZONABLE sobre la forma en que verdaderamente sucedieron los hechos, situación que nos obliga a considerar lo estipulado por el artículo 9 del Código Procesal Penal, que sostiene que en caso de duda sobre las cuestiones de hecho, se estará a lo más favorable al imputado, instituyéndose de esa forma el principio del INDUBIO PRO REO, que no es sino, una consecuencia del principio de inocencia, consagrado en el artículo 39 de la Constitución Política y 8,2 de la Convención Americana de los Derechos Humanos. Así las cosas, EN APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DEL INDUBIO PRO REO y por la duda que ofrece la prueba recabada, no le queda otra alternativa que ABSOLVER DE TODA PENA Y RESPONSABILIDAD” Sentencia 583-2007.- Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José.

Capítulo III: Relación del Derecho del Tránsito con diversas ramas del derecho

Algunos autores consideran que el Derecho del Tránsito no es propiamente una rama de las ciencias jurídicas, sino un conjunto de normas de diversa índole, administrativas, penales, civiles, cuyo elemento de enlace es el ámbito como se aplican.

Se pueden encontrar dentro del Derecho del Tránsito contenidos propios de otras ramas del Derecho, ya que, el fenómeno del tránsito es complejo y no puede limitarse a un solo cuerpo normativo referido a una temática específica. Es por esta razón que se pueden encontrar normas referidas al tránsito en diversas normativas; a continuación detallaremos esta consideración.

El eminente jurista español Castán Tobeñas, refiriéndose al Derecho Vial afirmó: “Así, el nuevo Derecho de la Circulación puede estar destinado a estrechar

vínculos entre el Derecho Civil y el Penal, y también a buscar una aproximación entre estos y el moderno Derecho Administrativo, tratando, además, de modernizar el Derecho Procesal y vincularlo, en lo necesario, al Derecho material”.⁵⁴

Sección I: RELACIÓN CON EL DERECHO ADMINISTRATIVO

El Derecho del Tránsito es de naturaleza administrativa, por lo tanto, es importante analizar primero el porqué el Derecho del Tránsito tiene esta naturaleza. La doctrina señala que el Derecho Administrativo es el Derecho de la acción, la función administrativa por él regulada, es esencialmente activa. Sayagués define al Derecho Administrativo como “La actividad concreta, práctica, desarrollada por el Estado para el cumplimiento de sus cometidos”⁵⁵ La regulación del tránsito mediante las normas administrativas generales sería insuficiente por lo específico del fenómeno, cuya naturaleza física hace viable su gobierno únicamente mediante normas técnicas que no existen en su fuente normativa superior.

En nuestro país, el Derecho Administrativo se caracteriza por la lentitud burocrática que conlleva a excesivos ritualismos que hacen que esta materia sea caracterizada por su inoperancia y entramamiento, sin embargo, pese a esto se puede decir que dentro del Derecho Administrativo se encuentra el dispositivo

⁵⁴ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 61.

⁵⁵ SAYAGUÉS LASO (Enrique), *Tratado de derecho administrativo*, S/pie de imprenta, Montevideo, Uruguay, 1959, p. 42.

jurídico apto para solucionar las necesidades dinámicas de la circulación. Este consiste en la concepción policial que faculta a la administración a imponer limitaciones y restricciones a los derechos individuales con la finalidad de salvaguardar la seguridad, la salubridad, seguridad y moralidad públicas contra los ataques y peligros que pudieran atacarla. Esto contribuye a garantizar el mantenimiento del orden público, limitando los derechos de los administrados mediante el ejercicio de la coacción sobre los mismos.⁵⁶

Sección II: RELACIÓN CON EL DERECHO CIVIL

Cuando se juzga el caso de culpa en los accidentes de tránsito, se juzgará culpable a aquel que, ilícitamente, haya producido daño quebrando, con un acto de imprudencia o negligencia, el estado de seguridad material que tutela el Derecho del Tránsito según sus normas y principios. Recién a partir de ahí, se le podrá juzgar responsable desde el punto de vista del Derecho Civil, en cuya órbita se procura la seguridad jurídica a través de la demostración ritual y formal de los hechos constitutivos y del quantum del crédito indemnizatorio surgido a favor del damnificado.

Analizando los accidentes de tránsito se puede dilucidar que estos no solamente son causados por los conductores pueden darse diversas situaciones fácticas. Una negligencia del peatón puede generar un accidente de tránsito y del mismo pueden producirse daños muy cuantiosos; también, se podría dar el caso de que por culpa del estado se produzca un accidente de tránsito –por ejemplo, por la mala construcción de una carretera o por la deficiente señalización vial-, es aquí que para consideración de nosotros entra la normativa civil específicamente el artículo 1045 del Código Civil que establece:

⁵⁶ Ver TABASSO, Opcit. Pág. 160.

“**ARTÍCULO 1045.-** Todo aquel que por dolo, falta, negligencia o imprudencia, causa a otro un daño, está obligado a repararlo junto con los perjuicios.”

Este artículo faculta a los afectados por un accidente de tránsito ir a los tribunales a que se les pague los daños y perjuicios consecuentes de un accidente de tránsito producido por la falta de un peatón o por la misma negligencia del Estado. Lamentablemente en nuestro país, la responsabilidad del Estado o de los peatones por accidentes de tránsito es inexistente.

El profesor Luis Montoro González, catedrático en seguridad vial expone dos situaciones en que la administración tiene que actuar para evitar accidentes de tránsito:

- Iluminar los pasos para peatones aumenta el respeto de los conductores hacia estos y potencia su uso con lo que se puede llegar a conseguir una disminución de la accidentalidad en aproximadamente en un 25%.⁵⁷
- Es necesario prestar especial atención al tema de la señalización y que estas cumplan, entre otros, los principios de ser visibles, legibles, creíbles e inteligibles. Una señal mal puesta en una ciudad o una carretera es más grave de lo que parece, porque al final las señales pierden valor para los conductores y esto favorece y justifica el incumplimiento de las normas. Además, muchas veces las señales, pese a que cumplen norma, no tienen en cuenta numerosos principios perceptivos, atencionales de comprensión y de aquiescencia que son fundamentales para el conductor y que pueden dar lugar a graves errores en la toma de decisiones, tema por cierto muy poco investigado.⁵⁸

⁵⁷ MONTORO GONZÁLEZ (Luis), **Estrategias para la Prevención de los Accidentes de Tráfico**, Instituto Universitario de Tráfico y de seguridad vial (INTRAS), Universidad de Valencia, Disponible en: gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Montoro%20Luis.pdf -

⁵⁸ Ver MONTORO GONZÁLEZ, Opcit. Disponible en: gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Montoro%20Luis.pdf -

Es desde estas consideraciones que surge una pregunta: En situaciones como las descritas anteriormente, si se produce un accidente de tránsito ¿Será responsabilidad absoluta de la persona que produjo el accidente, o, el Estado también tendrá una cuota de responsabilidad?.

La Ley de Tránsito de Costa Rica –artículos 186 y siguientes- posee un artículo de responsabilidad civil, el cual trata temas como el de la responsabilidad solidaria. También hace un traslado de competencia de la ejecución de cualquier sentencia de tránsito a sede civil.⁵⁹

Sección III: RELACIÓN CON EL DERECHO PENAL

Existen delitos que se asocian con el fenómeno del tránsito, en Costa Rica tenemos por ejemplo el artículo 255 del Código Penal⁶⁰ que se refiere al delito de creación de peligro común en los caminos y carreteras, algunos abogados han discutido la posibilidad de sancionar por medio de este artículo a los conductores ebrios, determinar si se configura o no dicha delincuencia con la conducción de un vehículo automotor en estado de ebriedad, tal y como lo ha expuesto el Licenciado Julio Rodríguez y el Licenciado Juan José Sobrado en opiniones vertidas en el periódico La Nación de Costa Rica. Antes de explicar un poco la tesitura de estos respetables abogados hay que considerar lo siguiente:

Por lo general, una gran mayoría de los acontecimientos del hombre en su vida de relación con los demás son prácticamente previsibles y evitables, de donde se colige que sería imposible el desarrollo social a menos que se admita -como en

⁵⁹ ARTÍCULO 189.- La acción para el resarcimiento de los daños y perjuicios que se ocasionen con el accidente y el cobro de las costas, deben ser establecidos por el perjudicado o su representante, ante el tribunal civil competente.

⁶⁰ ARTÍCULO 255.- Será penado con prisión de uno a cinco años, el que por culpa hubiere expuesto a otros al peligro de accidente en caminos y carreteras.

efecto se hace- **un riesgo** en actividades como la navegación aérea, el transporte automotor, tráfico ferroviario, cirugía, etc. Este tipo de actividades, y se podrían enumerar muchas más, son apreciadas por el derecho como socialmente adecuadas y no son calificables de culposas. «Estas consideraciones muestran dos cosas: primero, que deben ser aceptados determinados riesgos que, a pesar de un gran despliegue de reglas de cuidado, son imposibles de dominar por entero; segundo, que igualmente hay que aceptar acciones descuidadas si es que no se pretende paralizar en gran parte la vida social.»⁶¹ El deber de cuidado se infringe, por lo tanto, cuando se crea un riesgo para los bienes jurídicos ajenos que supere el riesgo permitido. El riesgo permitido, consecuentemente, no es una causa de justificación sino una circunstancia que excluye la tipicidad. Por lo tanto, el que cause la muerte de otro conduciendo un auto dentro del límite marcado por el riesgo permitido no realiza el tipo del homicidio culposo pues obra dentro del riesgo permitido.⁶² Esto siempre y cuando el que iba conduciendo no haya infringido ninguna ley de tránsito antes de que intempestivamente alguien se le atravesara en la carretera. Como perfectamente es descrito por el tratadista Enrique Bacigalupo conducir un vehículo implica un riesgo, no sólo para el que conduce, sino también, para los peatones que tienen que utilizar la vía pública para trasladarse. Si la sola conducción de un vehículo automotor es una cuestión riesgosa sumémosle a esto el hecho de que algunos conductores irresponsables lo hacen bajo la influencia de sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, es en este marco donde surge la discusión que motiva este análisis: la posibilidad de sancionar a los conductores ebrios aplicando el artículo 255 del Código Penal de Costa Rica (creación de peligro común en los caminos y carreteras). Como estamos ante un delito de peligro en este caso, también, es necesario analizar la configuración de estos tipos y sí específicamente podríamos solucionar el problema de los conductores influenciados por sustancias prohibidas y por bebidas alcohólicas con esta aplicación normativa.

⁶¹ GOESSEL, Karl-Heinz: «Dos estudios sobre la teoría del delito», TEMIS, Bogotá, 1984, p. 14. En igual sentido TERRAGNI, Marco Antonio: «El delito culposo», Rubinzal-Culzoni, Santa Fe (Argentina), 1984, p. 28. Citado por el Voto 511-93 de Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia.

⁶² BACIGALUPO (Enrique), **Lineamientos de la Teoría del Delito**, San José, Costa Rica, Editorial Juricentro, 1985, p. 135.

A) CONCEPTO DE DELITO DE PELIGRO

Si la figura delictiva requiere lesión del bien jurídico protegido estamos en presencia de un delito de lesión, mientras si sólo exige su puesta en riesgo constituirá un delito de peligro. Los delitos de peligro a diferencia de los delitos de resultado, no requieren de la causación de un resultado concreto y separable espacio-temporalmente de la acción, sino que para tener configurada la infracción, basta con la puesta en peligro del bien jurídico. En estos tipos penales no se requiere que la acción haya ocasionado un daño sobre el objeto, sino que es suficiente con que el objeto jurídicamente protegido haya sido puesto en peligro de sufrir una lesión que se quiere evitar. Cuando nos encontramos frente a una posibilidad real de lesión, decimos que estamos frente a un delito de peligro concreto y cuando el tipo se limita a describir una forma de comportamiento que según la experiencia general representa en sí misma un peligro para un objeto protegido, decimos que nos encontramos frente a un delito de peligro abstracto.⁶³ En los delitos de peligro no es preciso que se cree efectivamente este peligro, presumiendo la ley “iure et de iure”, que la realización de ciertas acciones entraña la creación de un peligro, y no permite la prueba de que en el caso concreto no se produjo tal riesgo, castigándose se produzca o no.⁶⁴ Hay supuestos en los que el peligro a que se refiere el delito en cuestión es meramente abstracto y no va referido meramente a bienes jurídicos individuales, sino a bienes jurídicos colectivos inmateriales tales como la seguridad en el tráfico automovilístico (es precisamente lo que tratamos de determinar si, es el bien jurídico tutelado por el artículo 255 del Código Penal que se está analizando), la salud pública o el medio ambiente, entre otros. Estos tipos son complejos, ya que, es muy difícil determinar

⁶³ SALAZAR (Alonso), **El dolo en los delitos de peligro**, San José, Costa Rica, Editorial Jurídica Continental, 2006, p. 55-56.

⁶⁴ RODRÍGUEZ MOURULLO G, **Derecho Penal. Parte General**, Madrid, España, Editorial Civitas, 1978, p. 279-280. Citado por SALAZAR (Alonso), **El dolo en los delitos de peligro**, San José, Costa Rica, Editorial Jurídica Continental, 2006, p. 56.

el nivel de peligrosidad requerido y la aceptación del dolo de peligro por parte de la persona que comete la conducta que podría configurar el delito de peligro.

Ahora bien, teniendo todo este andamiaje doctrinal es procedente analizar la posible eficacia que pudiera tener el artículo 255 del Código Penal de Costa Rica para sancionar a los conductores de vehículos en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas. Debemos tomar en cuenta los artículos del periódico La Nación que son el génesis de esta discusión: Tanto don Julio Rodríguez⁶⁵ como don Juan José Sobrado⁶⁶ básicamente señalan que "...de la sola lectura del artículo 255 del Código Penal (creación de peligro común en los caminos y carreteras), se desprende que es el instrumento legal necesario – inexplicablemente hasta ahora desaplicado – para detener la ola de chóferes borrachos, que conduciendo cualquier vehículo configuran dicho peligro común, o, no estándolo, conducen furgones, que por su masa mucho mayor lo configuran, si se manejan a velocidades o en forma que también tipifica dicha delincuencia." Si bien es cierto, conducir un automóvil como se explicó líneas atrás, es per se una actividad que implica un riesgo y sí sumado a ese factor un conductor conduce en estado de ebriedad o conduce un furgón, la lógica nos conduce a concluir que el riesgo se aumenta por estos factores. Basándonos en la opinión del abogado penalista Alonso Salazar publicada en el periódico La Nación y al análisis doctrinal y jurisprudencial hecho anteriormente, dilucidamos que la propuesta hecha por don Juan José Sobrado y don Julio Rodríguez es inaplicable por lo siguiente:

- El artículo 255 del Código Penal de Costa Rica es un tipo penal de peligro de una situación culposa; de hecho, se denomina peligro de accidente culposo y supone que el actor haya puesto a otros de manera culposa en peligro de accidente, situación hipotética imposible y por tanto inaplicable.⁶⁷ Para sancionar a una persona por un delito de peligro, se requiere que esa

⁶⁵ Julio Rodríguez, **En vela**, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, 2/2/07.

⁶⁶ Juan José Sobrado, **Delito de Peligro**, Opinión, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, 11/2/07.

⁶⁷ SALAZAR (Alonso), **Impunidad en el infierno Vial**, Opinión, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, 19/2/07.

persona haya querido al menos a título de dolo o culpa, la realización de la conducta que supone el peligro (dolo de la situación de peligro) y el delito culposo, por otra parte, supone que el bien jurídico protegido por la norma se vea afectado por una violación a un deber de cuidado que debe estar previsto en la ley.⁶⁸ De la conjunción de los dos factores anteriores, se extrae que una puesta en peligro culposa de un peligro no querido por el agente, simplemente no existe y, con razón, ha dicho el fiscal general de la República (Ciclo de Videoconferencias sobre derecho penal, Poder Judicial, Escuela Judicial, noviembre de 2005), se trata de un tipo penal sin bien jurídico, y por ello inaplicable.⁶⁹ En el artículo sub examine no se explica como, específicamente, se infringe el deber de cuidado, ergo, es inaplicable.

- La acción de conducir, per se, conlleva un cierto grado de riesgo inherente a las características del objeto sobre el cual se ejerce la conducción, los automotores por su peso, por la solidez de los materiales con que están contruidos hacen que prácticamente sea imposible que, de suceder algún incidente ya sea entre dos vehículos o entre un vehiculo y un peatón o ciclista, no ocurran daños materiales o físicos. Don Juan José Sobrado y don Julio Rodríguez nos señalan que el solo hecho de conducir un furgón ya se está en la consumación del delito descrito en el artículo 255 del Código Penal de Costa Rica, lo cual es equívoco, ya que, conducir un furgón es una acción socialmente aceptada, que si bien es cierto es una situación que puede generar un riesgo mucho mayor que conducir un vehículo de particular, éste es un riesgo permitido. Los furgones son un medio de transporte necesario para el transporte de mercancías en el territorio nacional. Sí conducir un furgón fuese un delito Costa Rica sería un país más subdesarrollado de lo que es, esto traería consecuencias gravísimas en el tráfico mercantil y en la economía nacional.

⁶⁸ SALAZAR (Alonso), Opinión, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, 19/2/07.

⁶⁹ SALAZAR (Alonso), Opinión, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, 19/2/07.

- Cuando un conductor maneja un automotor después de haber ingerido bebidas alcohólicas en una cantidad suficiente para estar en un estado ya sea de pre-ebriedad o ebriedad, en ese momento se está infringiendo los artículos 106 inciso a), 107, 129 inciso e), 130 inciso k) y el 134 inciso a), todos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. No es posible entonces que se esté en presencia de un delito si ya la ley de tránsito (que es ley especial en materia de tránsito) lo sanciona específicamente como una contravención. No cabría entonces la existencia de dos normas contenidas en dos leyes distintas que sancionen la misma conducta.
- Es clásica la distinción entre dos clases de peligro: el concreto y el abstracto. En los primeros el tipo requiere la concreta puesta en peligro del bien jurídico, el peligro concreto es el resultado típico⁷⁰. En los de peligro abstracto, por el contrario, se castiga una acción “típicamente peligrosa” o peligrosa “en abstracto”, en su peligrosidad típica, sin exigir como en el caso concreto que se haya puesto efectivamente en peligro el bien jurídico protegido⁷¹. El criterio clave es, pues, la perspectiva ex ante (peligrosidad de la acción) o ex post (resultado de peligro) adoptada para evaluarlos. La doctrina española expone como ejemplo de los primeros al delito de conducción temeraria cuyo tipo exige; junto a la conducción con “temeridad manifiesta”; que se pusiere en concreto peligro la vida o integridad de las personas. Patrón de delito de peligro abstracto sería la conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, conducta generalmente muy peligrosa, pero sin exigir una concreta puesta en peligro. Esta diferente configuración del tipo objetivo (la exigencia en los primeros del peligro como resultado separado de la acción peligrosa, frente a la peligrosidad de la conducta como

⁷⁰ Según opinión mayoritaria.

⁷¹ En este sentido, en la doctrina española, QUINTANO, “*Delito de Peligro*”, NEJ, Seix VI, 1954, 481; JIMENEZ DEASÚA, *Tratado III*, 3.a, 1965, 472 ss, CORDOBA, RIntDP 1969-I, 373 s.; Delitos de peligro / de peligro presunto.

elemento caracterizador de los segundos) impone un tratamiento diferenciado de ambas clases de delitos también en el análisis del tipo objetivo, lo que explica el esquema de trabajo que se expone.

- La tesis predominante en la doctrina moderna en que el objeto del peligro común es la colectividad⁷², aunque esto no signifique poner en peligro, necesariamente, a una pluralidad de personas sino que esa colectividad puede estar representada por una sola persona, indeterminada ex ante, como parte de esa colectividad⁷³. Por ejemplo, el delito de conducción temeraria es un delito de peligro común, exige peligro concreto para la vida o integridad de las personas, pero no significa que haya de ponerse en concreto peligro a una pluralidad de personas para que se realice el tipo, basta con el peligro de una sola, considerada no en su individualidad, sino en cuanto representante del colectivo de participantes en el tráfico, cuya seguridad se ve menoscabada en cuanto colectivo, por la actuación peligrosa del conductor temerario.
- Por su parte, la categoría de los llamados “delitos de peligro abstracto” ha sido creada de un modo contrario a las normas constitucionales que exigen, como presupuesto de imposición de toda pena estatal, la prueba de la afectación a bienes jurídicos de terceras personas. Ello sucede por cuanto suele pretenderse que los citados delitos “son tales por el hecho de presumirse, sin admitir prueba en contrario, que afectan un bien jurídico ajeno (aunque en verdad ello no ocurra). Con ello no sólo se violenta el derecho a la “presunción de inocencia” (que exige el Estado como condición para imponer penas, la prueba de todas y cada uno de los presupuestos de punibilidad y que correlativamente no requiera al imputado la prueba de ninguna circunstancia de no punibilidad) sino que además se

⁷² Esta es la tesis hoy mayoritaria, con diversos matices. Teresa Rodríguez Montañés, *Delitos de Peligro, Dolo e Imprudencia*, 1994, 32 ss.

⁷³ SCHRÖDER, ZStW 81 (1969), 23; WENZEL, *Strafrecht*, 11.a, 1988, 52 ss.: “Peligro común es el peligro que afecta a la colectividad, al público, bien en su pluralidad de individuos (objetos), bien en la indeterminación de la individualidad. Peligro común no es, por tanto, sólo la puesta en peligro de una pluralidad de objetos, con independencia de la determinación o indeterminación de su número, sino también la puesta en peligro de un solo objeto indeterminado como parte de la colectividad”.

permite la punición sin afectación alguna a la disponibilidad de derechos de terceras personas.⁷⁴

B) LA CRIMINALIDAD VIAL

Existen Códigos Penales en países europeos que tipifican delitos derivados de las conductas indebidas de los conductores de automotores. Verbigracia de lo anterior es el caso de Alemania:

Artículo 315c. Puesta en peligro del tráfico vial

- (1) Quien en el tráfico vial
1. conduzca un vehículo, aunque
 - a) a causa del consumo de bebidas alcohólicas o
 - b) en razón de deficiencias mentales o físicas no esté en condición de conducir el vehículo con seguridad,
 2. de manera gravemente contraria a las normas de la circulación y desconsiderada
 - a) no observe la prelación de paso,
 - b) traspase falsamente o de otra manera conduzca incorrectamente en maniobras de adelantamiento,
 - c) conduzca incorrectamente en cruces peatonales,
 - d) maneje demasiado rápido en sitios de difícil orientación visual, cruces de calles, bocacalles, o pasos a nivel,
 - e) no conserve la calzada derecha de la vía, en sitios de difícil orientación visual,
 - f) se devuelva en autopistas, conduzca en reversa o contra el flujo de conducción o intente hacerlo, o

⁷⁴ OUVIÑA, Guillermo “*Estado constitucional de Derecho y Derecho Penal*”, Teorías actuales en el Derecho Penal, 75°. Aniversario del Código Penal, Ad-Hoc 1998, p. 92. Entre tantos que cuestionan la legitimidad de la categoría de los llamados “delitos de peligro abstracto”: sistemas penales de Derechos Humanos en América Latina. Informe final del Instituto Interamericano de Derechos Humanos (IIDH), p. 28 ss.

g) no haga reconocibles a suficiente distancia, vehículos parados varados, no obstante que esto sea necesario para la seguridad vial, y con ello ponga en peligro la integridad física o la vida de otra persona o cosas ajenas de valor significativo, será castigado con pena privativa de la libertad hasta cinco años o con multa.

(2) En los casos del inciso 1 numeral 1, la tentativa es punible.

(3) Quién en los casos del inciso 1

1. cause el peligro con culpa o

2. actúe con culpa y cause el peligro culposamente

será castigado con pena privativa de la libertad hasta dos años o con multa.

Comentario: Este artículo tipifica como delito las imprudencias y las conductas que conductores en nuestro país cometen todos los días. Casi todas estas acciones de los conductores en nuestro país ni siquiera son sancionadas con la respectiva multa por el hecho que los oficiales de tránsito no tienen los recursos adecuados para ejercer un control del apego a la normativa de tránsito de los conductores, o simplemente, la falta del recurso humano hace que la labor de sancionar la mayoría de infracciones a la ley de tránsito sea imposible. En Alemania, es considerado delito lo que en Costa Rica son contravenciones de tránsito, es interesante esta situación, ya que, Alemania es un país modelo en materia de tránsito, los ciudadanos respetan cabalmente las normas de tránsito, es lógico que muchos lo hagan por miedo a la sanción que puede ser hasta ir a la cárcel.

Artículo 316. Conducción en estado de embriaguez.

(1) Quien conduzca un vehículo en el tráfico (artículos 315 hasta 315 d), aunque él no esté en condiciones de conducir el vehículo con seguridad a causa de ingerir bebidas alcohólicas u otros medios embriagantes, será castigado con pena privativa de la libertad hasta un año o con multa, cuando el hecho no esté amenazado con castigo en los artículos 315 a o 315 c.

(2) De acuerdo con el inciso 1 también será castigado quien cometa el hecho culposamente.

Artículo 323 a. Embriaguez total

(1) Quien se embriague dolosamente o culposamente por medio de bebidas alcohólicas u otros medios embriagantes será castigado con pena privativa de la libertad hasta cinco años o con multa, si él en este estado comete un hecho antijurídico y por causa de ello no puede ser castigado porque él

como consecuencia de la embriaguez era incapaz de culpabilidad o porque esto no se excluya.

(2) El castigo no puede ser mayor que el que amenace para el hecho cometido en estado de embriaguez.

(3) El hecho sólo será perseguido con base en una solicitud, con autorización o por querrela, cuando el hecho de la embriaguez solo pueda ser perseguido por solicitud, con autorización o con querrela.

Comentario: A diferencia de la propuesta de don Julio Rodríguez y de don Juan José Sobrado de sancionar a los conductores ebrios aplicando el artículo 255 del Código Penal de Costa Rica que en su tenor literal no menciona dichas circunstancias, en estos artículos del Código Penal Alemán si menciona expresamente el delito de conducir bajo los efectos del alcohol, es más, quien conduce bajo los efectos del alcohol y cause un peligro por esta razón es penado, no se requiere de un resultado para configurar la delincuencia. Para evitar dudas sobre la construcción doctrinal de los artículos anteriores los alemanes admiten la posibilidad de que el delito de conducir bajo los efectos del alcohol se configure culposa o dolosamente.

Dentro del mismo Código Penal Alemán se establece lo siguiente:

Artículo 69 Privación del permiso de conducción

(1) Si alguien ha cometido un hecho antijurídico que en conexión con la conducción de un vehículo automotor o con lesión de los deberes de conducción ha sido condenado o no ha sido condenado porque su incapacidad de culpabilidad ha sido probada o puede ser excluida, entonces el tribunal le retirará el permiso de conducción, cuando del hecho resulte que es inepto para conducir vehículos automotores.

No se requiere un examen posterior conforme al artículo 62.

(2) Si el hecho antijurídico en los casos del inciso primero constituye un hecho de:

1. puesta en peligro del tráfico vial (artículo 315c)
2. conducción en estado de embriaguez (artículo 316)
3. alejamiento no autorizado del lugar del accidente, a pesar de que el autor sabe o puede saber que en el accidente ha muerto una persona o ha sido lesionada de manera grave o ha ocasionado daños significativos en cosas ajenas; o,

4. embriaguez total (artículo 323a) que se refiere a uno de los hechos conforme a los numerales 1 a 3 entonces, por regla general se debe considerar al autor como inepto para conducir vehículos automotores.

(3) El permiso de conducción se retira con la ejecutoria de la sentencia. El permiso de conducción conferido por una autoridad alemana será confiscado en la sentencia.

Artículo 69a. Prohibición para el otorgamiento de un permiso de conducción

(1) Si el tribunal confisca el permiso de conducción entonces simultáneamente determinará que no se permitirá la otorgación de un nuevo permiso de conducción por el tiempo de seis meses hasta cinco años. La prohibición puede ordenarse para siempre cuando es de esperar que el plazo máximo legal para la defensa del peligro inminente emanado del autor no es suficiente. Si el autor no tiene permiso de conducción entonces solo se ordenará su prohibición

(2) El tribunal puede eximir de la prohibición a determinados tipos de vehículos automotores, si determinadas circunstancias justifican la suposición de que no se ponga en peligro el fin de la medida.

(3) El mínimo de la prohibición será de un año cuando contra el autor en los últimos tres años antes del hecho se haya ordenado.

(4) Si se había retirado provisionalmente al autor el permiso de conducción a causa de por el hecho señalado en el artículo 111a del ordenamiento procesal penal, entonces se reducirá el mínimo de la prohibición por el tiempo en el que el retiro provisional fue eficaz. Sin embargo, no se permite que sea inferior a tres meses.

(5) La prohibición comienza con la ejecutoria de la sentencia. En el plazo se tendrá en cuenta el tiempo de la confiscación provisional ordenado por el hecho, en la medida en que él ha expirado después del pronunciamiento de la sentencia, en la cual la comprobación real subyacente de la medida puede examinarse por última vez.

(6) En el sentido de los incisos 4 y 5, el retiro provisional del permiso de conducción se equipara a la custodia, aseguramiento o incautación de la licencia de conducción (artículo 94 del ordenamiento procesal penal).

(7) Si resulta una razón para aceptar que el autor ha dejado de ser inepto para conducir vehículos automotores, entonces el tribunal podrá suprimir la prohibición anticipadamente. La supresión es permitida cuando la prohibición ha durado como mínimo seis meses, o un año en los casos del inciso 3; los incisos quinto segunda frase y seis rigen en lo pertinente.

Comentario: En caso de embriaguez total, se considera al conductor como inepto para conducir vehículos automotores, es relevante destacar que el tribunal puede quitarle la licencia de conducir a un conductor para siempre, esto difiere de

nuestra Ley de Tránsito actual en la que se establece que se puede suspender el permiso de conducir de 3 a 6 meses, esto conforme con los artículos 133 a 134 de dicha ley, aunado a la imposibilidad del Juez Penal de quitarle el permiso de conducir para siempre a un conductor que haya matado a alguien por conducir en estado de ebriedad, nuestro Código Procesal Penal no faculta al juez para dicho efecto. Más adelante en este trabajo vamos a revisar la propuesta del MOPT al respecto y realizaremos nuestra propuesta si es necesario.

Sección VI: RELACIÓN CON EL DERECHO AMBIENTAL

Sin duda alguna, la contaminación ambiental por causa del uso de vehículos automotores es uno de los problemas más serios con los que se ha enfrentado la sociedad en los últimos tiempos. Tanto autoridades como las personas en general deben estar concientizadas al respecto, con el objetivo claro de salvaguardar nuestra salud y bienestar. Es un problema que se acrecienta día con día en todo el mundo, alcanzando niveles muy elevados en ciertos países. El vehículo, aparte de ser un elemento clave en el funcionamiento de la sociedad moderna, puede ser también una importante causa de la contaminación ambiental.

Es por esta razón, que muchas de las leyes de tránsito alrededor del mundo contienen normas que tratan de minorizar esta problemática, incluyendo la Ley de Tránsito de nuestro país.

Se ha conceptualizado de diversas maneras la contaminación del aire, uno de estos conceptos nos los da don Rodrigo Méndez en su tesis de grado, establece que es el "(...) aumento de sustancias indeseables en el ambiente, en concentraciones tales y de tal duración que son o tienden a ser dañinas para la salud del hombre, los animales y las plantas, causan daños económicos o interfieren en el bienestar del hombre (...)"⁷⁵.

Hace más de 20 años se reconoce que la contaminación atmosférica en Costa Rica ha estado concentrada principalmente en el Área Metropolitana de San José, en ese entonces, circulaba en dicho sector el 41% del parque automotor.⁷⁶ En esta área se encuentra aproximadamente el 70 % de la flota vehicular y el 85 % de las industrias del país. Todo esto significa que la GAM es el centro de la contaminación del aire en Costa Rica, siendo el transporte automotor el que contribuye con las tres cuartas partes de las emisiones de los contaminantes totales, mientras que a la industria y a la producción de energía se le asocia un aporte del 23 % de las emisiones.⁷⁷

Las causas de la contaminación del aire en el Gran Área Metropolitana son las siguientes:⁷⁸

Inadecuado manejo del flujo vehicular

Sistema de transporte público no corresponde a las necesidades actuales

Mal estado técnico de la flota vehicular⁷⁹

⁷⁵ MORA MENDEZ (Rodrigo), **Contaminación Atmosférica producida por el tránsito automotor en el área metropolitana de San José**, San José, Tesis para optar al grado de licenciatura en Ingeniería Química, Universidad de Costa Rica, 1980, p. 1.

⁷⁶ ACUÑA SALAZAR (María de los Ángeles), **La normativa contra la contaminación atmosférica en Costa Rica**, San José, Tesis para optar al grado de licenciatura en Derecho, Facultad de derecho, Universidad de Costa Rica, 1986, p. 54-55.

⁷⁷ MOPT, MINAE, MINSALUD, ARESEP, DHR, UNA, INA, COVOMOSA, CONADECO, SWISSCONTACT, UCR, GTZ, Financiamiento sostenible de la vigilancia de la Calidad del aire en Costa Rica, 2002. Citado por el Octavo informe sobre el Estado de la Nación en desarrollo sostenible, p. 9.

⁷⁸ Ídem

⁷⁹ Las emisiones contaminantes de los vehículos automotores se incrementan considerablemente cuando circulan en malas condiciones de funcionamiento. Se estima que un vehículo sin recibir un mantenimiento adecuado, genera emisiones de más del doble de los producidos por un vehículo en buenas condiciones.

- Inadecuado control de emisiones vehiculares
- Mala calidad de los combustibles
- Falta de sensibilización de la población respecto del problema
- Escasa coordinación inter-institucional

La contaminación del aire por las fuentes móviles está localizada principalmente en las zonas de alto flujo vehicular, como lo son las calles principales de la ciudad capital y provincias del país, todo esto producto del tipo y calidad de las calles, condición de los automóviles y transporte público, tipo y calidad del combustible, ubicación y funcionamiento de los semáforos y paradas de los autobuses. Además de todo lo antes señalado, la mayoría del sistema automotor tiene más de siete años de uso y no cuenta con sistemas de control de emisiones. En la ciudad capital, los puntos críticos⁸⁰, están localizados a lo largo del paseo Colón, Avenida Primera, Segunda, Tercera y Diez y todas aquellas en donde existen paradas de autobuses, tales como en el Centro Comercial del Sur, en frente de la iglesia de San Pedro. Los contaminantes más comunes son los gases generados en la combustión de los combustibles fósiles, tales como, monóxido de carbono, dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas.⁸¹

Los automotores producen contaminación gaseosa por la emisión de humos negros y contaminantes gaseosos producto de la combustión de la gasolina. Esta situación se agrava en el casco urbano de la ciudad por la mayor concentración de vehículos en circulación. Las condiciones ambientales no son favorables para la disipación de los elementos contaminantes, esto porque en determinadas horas –las llamadas horas pico en las cuales circulan la mayor cantidad de automotores- la cantidad de vehículos hace imposible que la contaminación se pueda disipar. La causa principal de la producción de contaminantes, radica en la combustión incompleta del combustible y una serie de

⁸⁰ Valdés, J., Liao, A., Quesada, J., Marengo, H. Informe sobre el Monitoreo de la Calidad del aire, Estación de Belén, 2002. Citado por el Octavo informe sobre el Estado de la Nación en desarrollo sostenible, p. 9.

⁸¹ Octavo informe sobre el Estado de la Nación en desarrollo sostenible, **Gestión de la Calidad del Aire**, p. 6.

reacciones secundarias que dan lugar a los llamados contaminantes primarios, que al estar presentes en el aire en concentraciones tales y por un tiempo suficiente, resultan dañinas para la salud humana, sus actividades y aún para la flora y fauna que sufren exposiciones a estas sustancias.⁸²

De los contaminantes emitidos por los vehículos automotores, el humo y las partículas son los más perceptibles debido a que se presentan de manera más visible. El resto de los contaminantes, por el proceso de combustión que se lleva a cabo en el motor, se sabe que son expulsados por el escape, sin embargo, por presentarse en forma gaseosa no son visibles al ojo humano.

La Caja Costarricense de Seguro Social, reporta que la incidencia de los gases en la salud de la población del Área Metropolitana es alta, ya que se registran más de 250.000 incapacidades anuales por enfermedades pulmonares. También, anualmente ocurren 2.500 hospitalizaciones y 37.000 consultas externas relacionadas con exposiciones atmosféricas, siendo las más comunes las enfermedades respiratorias, cardiovasculares, neurológicas, cánceres y neurosis.⁸³

Este problema no es solamente de nuestro país, es una pandemia mundial, verbigracia “La *Organización Mundial de la Salud* aporta estudios en los que se argumenta que cada año más de 80.000 adultos de más de 35 años mueren en ciudades europeas por exposición continuada (en plazos largos) a contaminantes procedentes del tráfico. Sin embargo, la Unión Europea certifica que estas muertes ascienden en su área a más de 310.000 personas. En estos momentos, ya mueren muchas más personas por los efectos de la contaminación que por accidente de tráfico. En las grandes metrópolis los contaminantes presentes en la

⁸² MORA MENDEZ (Rodrigo), **Contaminación Atmosférica producida por el tránsito automotor en el área metropolitana de San José, San José**, Tesis para optar al grado de licenciatura en Ingeniería Química, Universidad de Costa Rica, 1980, p. 1.

⁸³ Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, Comisión Permanente Especial de Ambiente, Expediente N° 15.612, **Para que los autobuses de servicio público y privado y los vehículos pesados lleven sus sistema de escape adaptados en su parte superior**, 29 de julio del 2004.

atmósfera proceden mayoritariamente de las emisiones de los tubos de escape de los vehículos.”⁸⁴

Otro dato importante, los niveles de monóxido de carbono y benceno dentro del vehículo son entre 2 y 5 veces más altos que en la calle. Permanecer conduciendo sin renovar el aire del habitáculo de un coche puede ser más perjudicial dado la peligrosidad de ambos gases. Aunque en un paseo por ciudades con alta densidad de tráfico podemos inhalar en un día el humo como si fumáramos 15 cigarrillos. Sin embargo, este puré de contaminantes atmosféricos contiene más de 1.000 sustancias químicas como resultado de la combustión de los motores de los vehículos entre los que destacan el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno, el dióxido de azufre, el benceno, hidrocarburos volátiles, partículas sólidas, etc. Cada europeo que trabaja está de baja médica 0,5 días al año por diferentes enfermedades relacionadas con la contaminación, lo que equivale, según cifras facilitadas por la Comisión Europea, a una pérdida económica de 80.000 millones de euros.⁸⁵ Con este ejemplo, es palpable que aparte de un problema mundial de salud muy grave, estamos ante un problema de pérdidas económicas importantes.⁸⁶

El ciclo vital de un automóvil, desde su producción, hasta su desguace, es en sí mismo contaminante, sin embargo, no por ello debemos declarar la guerra a los automotores, es lógico que erradicarlos por completo sería retrogrado e inconcebible, más bien, debemos optimizar su uso y reducir asimismo su impacto en el medio ambiente.

⁸⁴ REUS (Araceli), **¿Cuáles son las consecuencias de la contaminación de los vehículos privados?**, disponible en: <http://www.terra.org/articulos/art01170.html>

⁸⁵ Ídem

⁸⁶ En Costa Rica el problema también es de índole económica, la Ministra de Salud María Luisa Ávila ha dicho que: “Existe un estudio realizado por la Caja donde se indica que con el dinero invertido en tratar enfermedades producto del humo se podrían construir al menos tres hospitales del tamaño del Calderón Guardia”.

La eliminación de una contaminación es en general una tarea muy difícil y costosa, por lo que las medidas preventivas, tienen gran importancia en este aspecto.

En la actualidad, Europa se inclina por una legislación unificada, que regule los aspectos medioambientales. En este aspecto, se han desarrollado normativas para la protección del medio ambiente como la obligatoriedad de incorporar convertidor catalítico⁸⁷ para todos los vehículos de gasolina de fabricación posterior a 1993, o normas que limitan la emisión máxima de un buen número de partículas. Además, toda la legislación sobre la materia está inspirada en la idea de que "el que contamina, paga", gravando con la denominada eco-tasa aquellas actividades que resultan más nocivas para el medio ambiente y emplear dichos fondos para recuperar áreas contaminadas. A modo de curiosidad, podemos decir que en California (USA), a partir de 1998, el 5% de los autos de turismos matriculados, deberán ser de propulsión eléctrica.⁸⁸

Los autos eléctricos, también llamados de emisión cero, tienen como ventajas que no producen ni humo ni ruido. Pero en su contra está su escasa autonomía, los períodos de recarga de baterías y su peso, además de que no tienen un precio competitivo que los haga más gustados que los carros de gasolina o diesel.

⁸⁷ Entre las medidas de limpieza de los gases que expulsa el motor la más usual es el filtro catalítico. Es un mecanismo que se coloca en la zona de escape de los gases que emite el motor de un coche. A través de reacciones catalizadas por platino u otras substancias, disminuye las emisiones de estos gases y las hace menos peligrosas.

⁸⁸ GENUA SANTAMARÍA (Elisa), y OCHOA ESCALA (Miguel), **Contaminación generada por vehículos**, 1997. Disponible en: www1.ceit.es/asignaturas/ecologia/trabajos/contvehi/index.htm

A todo ello hay que añadir los llamados biocombustibles (aceite de colza y girasol, etanol) que tienen la ventaja de que apenas hay que realizar modificaciones en los motores tradicionales, y que, disminuyen las emisiones de azufre, siendo de claro beneficio para el sector agrícola. Esta medida tiene la desventaja de que dicha conversión es muy costosa.

Otro gran contaminante de los automóviles es el aceite lubricante que estos utilizan, por ello se hace necesario una recogida selectiva y su posterior tratamiento. En algunos lugares de España, cada taller debe entregar su aceite usado a un recogedor autorizado por el departamento de Medio Ambiente. El proceso seguido en la reutilización de estos aceites es el siguiente:

- a) Decantación de partículas sólidas no miscibles con el aceite. Este proceso suele llevarse a cabo en decantadores de tipo horizontal, de los cuales obtenemos un fluido sin apenas partículas sólidas en suspensión.
- b) Separación del aceite de la fracción de agua: Mediante una centrífuga vertical, y debido a la diferencia de densidades de aceite y agua, ambas fases son separadas, obteniéndose un aceite de gran pureza.
- c) Finalmente el aceite obtenido se emplea como combustible para la obtención de energía.⁸⁹

⁸⁹ Ídem

Estos son algunos consejos para que la manera de conducir de cada persona sea menos contaminante, ya que por lo explicado supra, un automóvil siempre va a ser un agente de contaminación.⁹⁰

- Mantener una correcta presión de inflado, conforme con las especificaciones del fabricante, ya que una escasa presión de inflado produce un gasto innecesario de combustible, y por lo tanto de emisiones. Por otra parte, un exceso de presión ocasionaría un desigual desgaste de la banda de rodadura que acortaría la vida del neumático. El uso de neumáticos no preconizados puede aumentar el consumo.
- Realizar una conducción tranquila. La conducción "deportiva" cuesta cara: es preferible una conducción relajada. El empleo de marchas más largas reduce el consumo para una misma velocidad. Realizar aceleraciones bruscas produce un ineficiente empleo del combustible.
- No utilizar el vehículo para desplazamientos muy cortos:
 - a) El motor en frío es cuando más gasolina consume
 - b) El Catalizador necesita unos 3-5 minutos para lograr su temperatura de máxima eficacia.
- El doble embrague y el golpe de acelerador antes de parar el motor son innecesarios en los automóviles modernos.
- Nunca arrancar el coche empujando si éste posee catalizador, ya que se contamina a su contacto con la gasolina sin quemar e inmediatamente deja de funcionar por lo que precisará ser sustituido.
- Evitar llenar el depósito hasta el borde, es una manera de desperdiciar carburante.
- Utilizar mejor los aireadores. Circular con los cristales abiertos supone a 100 km/h un 4% más de carburante. No conserve la baca si no la necesita; a 120 km/h supone un 9% más de gasolina.

⁹⁰ Ídem

- La velocidad es cara. Si circulamos a 90 km/h en vez de a 120 km/h estaremos ahorrando en combustible un 30 %.
- Mantener una velocidad constante. No ir frenando y acelerando, esto además de ser mala práctica, le hace consumir más combustible, daña el desempeño del auto y lo vuelve un conductor agresivo.

Consideramos de vital importancia incorporar estos consejos a los cursos que se imparten para la obtención de la licencia de conducir, ya que, dicha medida tiene asidero constitucional en el artículo 50 párrafo segundo de nuestra Carta Magna.

En nuestro país, la revisión técnica vehicular (Riteve) - la cual es obligatoria para todos los vehículos automotores que circulan, esto según el artículo 19 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica - ha generado un cambio positivo en este aspecto. La principal causa por la que no se le aprueba a los vehículos esta revisión es por la emisión de gases contaminantes por encima de los límites permitidos, esto representa un 24,4% de las revisiones desfavorables.⁹¹ Otro aspecto favorable para el control de la contaminación vehicular es el artículo 33 de la Ley de Tránsito por Vías Terrestres de Costa Rica, en donde se establece la obligatoriedad de que los vehículos automotores que hayan ingresado al país a partir del 1 de enero de 1995, cuenten con un sistema de control de emisiones de circulación cerrada en perfecto funcionamiento. Como parte de este sistema, los vehículos con motores de gasolina o combustibles similares deben contar con un convertidor catalítico de tres vías. Se admite cualquier otro sistema para controlar emisiones, siempre que permita una reducción mayor de las emisiones producidas por el vehículo.

⁹¹ LOAIZA (Vanesa), Periódico La Nación, San José, Costa Rica, Martes 3 de julio del 2007, p. 12A.

Estas medidas el son primer paso del Estado para garantizar que los vehículos más contaminantes sean erradicados de nuestras carreteras, sin embargo, dichas medidas se quedan cortas, ya que, los miles de vehículos que circulan en el centro de San José están provocando que en ciertas zonas la concentración de dióxido de nitrógeno (NO₂) sobrepase lo permitido por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El "III Informe de calidad del aire de la ciudad de San José", presentado en febrero del 2007 en conferencia de prensa por la estatal Universidad Nacional (UNA), indica que en cinco puntos de la capital la concentración de NO₂ supera los 40 ug/m³ (microgramos por metro cúbico) permitidos por la OMS por mes. El investigador de la UNA Jorge Herrera⁹² explicó que el NO₂ no está relacionado con la calidad de los combustibles, sino con el exceso en su uso, claramente asociado con el aumento en la flota de vehículos del país. El estudio, elaborado con datos del periodo 2005-2006, señala que en la actualidad Costa Rica cuenta con cerca de un millón de automóviles (uno por cada cuatro habitantes), en su mayoría en San José, aunque no precisa cifras, a diferencia del año 2002, cuando a nivel nacional había 798 mil 710 vehículos.

En Costa Rica se propuso un importante proyecto de ley el cual no fue aprobado y que tenía como propósito disminuir el daño ambiental producido por los vehículos automotores, se trata del proyecto de ley N° 15612 llamado "Ley para facilitar la modernización de la flota de vehículos particulares en Costa Rica" que pretendía que los costarricenses pudiesen adquirir automóviles nuevos o de modelos recientes –diez años más antiguos al año en curso-, se propuso la reducción de los impuestos de dichos vehículos. El proyecto poseía una medida muy drástica que era la posible prohibición para circular de todos los demás vehículos que no fueran nuevos o que no fueran usados de menos de diez años de fabricación, se pretendía reformar el artículo 31 de la Ley de Tránsito de la siguiente manera:

⁹² Coordinador del laboratorio de análisis ambiental de la Universidad Nacional de Costa Rica.

“Artículo 31.- Requisitos mínimos para la circulación de vehículos

Todo vehículo automotor, sus remolques y semirremolques, de propiedad privada o de entidades públicas, deben cumplir obligatoriamente, con los siguientes requisitos mínimos referentes a los requisitos de importación, dispositivos y a las medidas de seguridad:

- a) Se define vehículo nuevo a todo aquel automotor no usado, nunca inscrito, ni registrado en el país de origen. Se define como vehículo usado aquel modelo diez años menor que el año vigente calendario.
- b) Solo se autorizará la importación de vehículos usados cuyos modelos sean diez años menores que el año vigente calendario. Se exceptúan vehículos que por su carácter histórico o especial determine la autoridad competente, según reglamento que se emitirá sobre el particular.”

Dicha prohibición generaría una gran fricción entre los habitantes del país y el Gobierno, gran cantidad de personas poseen vehículos que no reúnen dichas características, por lo tanto, es lógico que se produciría un gran malestar en la sociedad.

Tomando en cuenta estos datos, proponemos las siguientes medidas que deben ser puestas en marcha lo más pronto posible por parte del Estado costarricense para disminuir la contaminación ambiental producida por los vehículos automotores:

- a) Aumentar las tarifas e impuestos que deben pagar los vehículos automotores más contaminantes o incentivar su cambio por otros nuevos.
- b) Poner impuestos a los automóviles nuevos proporcionales a los contaminantes que emitan. Esto impulsaría a los fabricantes de automóviles a reducir las emisiones y animaría a los compradores a adquirir vehículos menos contaminantes. También se podría dar

- incentivos económicos a los fabricantes de vehículos automotores que contaminen poco y consuman poca gasolina, mientras se grava más a los muy contaminadores o consumidores de gasolina.
- c) Crear zonas peatonales en el centro de las ciudades y, en general, restringir la circulación de vehículos particulares en algunas zonas de las ciudades.
 - d) Entregar un incentivo para las iniciativas de importación de vehículos amigables con el ambiente.
 - e) Promover el mejoramiento del transporte público, de esta manera se incentivaría a la población a no usar todos los días sus vehículos particulares.
 - f) Aranceles más elevados para controlar el desmedido número de vehículos usados importados, con esto se lograría disminuir un poco la flota vehicular. Prueba de lo anterior son las siguientes estadísticas: “La flota vehicular ha crecido rápidamente en la década de los noventa, principalmente debido a la importación de carros usados. De acuerdo en el último estudio de actualización de la información del parque automotor, éste ha crecido un 70,4% de 1990 a 1997, con un aumento anual promedio de 10% producto de un incremento en el número de vehículos de 297.658 en 1990 a aproximadamente 507.137 vehículos en 1997. Empero, es importante destacar que el aumento más pronunciado se produjo entre 1991 y 1994, siendo entre 1996 y 1997 de sólo un 5% del total de vehículos.”⁹³
 - g) Un reacomodo en el transporte público que ingresa en la capital tomando en cuenta que precisamente en las zonas más contaminadas es donde hay más paso de vehículos. El sistema de transporte del Gran Área Metropolitana está colapsado; esto por su diseño de hace más de medio siglo, según el cual cientos de rutas

⁹³ CHACÓN (Rita), **Uso de hidrocarburos en transporte y contaminación en Costa Rica**, proyecto Cambio Climático del Instituto Meteorológico Nacional de Costa Rica, Disponible en: <http://www.una.ac.cr/ambi/revista/81/Chacon.htm>

convergen en el centro de San José. La idea de que cada pueblo tuviera su propia ruta hasta el centro económico del país ha generado esta problemática. El ex – subdirector de planificación sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes Ronald Flores explicó en una entrevista del periódico La Nación que cuanto más cerca del centro estén las paradas de autobuses, más se congestionan las vías, por ejemplo: las rutas de Vargas Araya, Cedros, San Rafael, Calle Siles, Barrio Pinto, Granadilla, Curridabat, Tirrases, Concepción, San Ramón, entre otras, convergen en la radial de San Pedro y viajan hasta el centro de San José.⁹⁴

- h) Aplicar la tarificación vehicular –la cual explicaremos con posterioridad- en las zonas que presenten mayores índices de contaminación.

TÍTULO II: ANÁLISIS CONSTITUCIONAL Y **LEGAL DE LAS MEDIDAS DE OTRAS** **LEGISLACIONES TENDIENTES A** **DISMINUIR LOS PROBLEMAS DEL** **TRÁNSITO**

Para realizar una reforma de la Ley de Tránsito de Costa Rica, es necesario tomar en cuenta que dichas medidas sean constitucionales, es decir, que no

⁹⁴ FORMOSO (Andrés), **Propuesta Concreta**, periódico La Nación. Sección Caja de Cambios, jueves 19 de abril del 2007, p. 4.

violenten ningún derecho fundamental consagrado en la Constitución Política de Costa Rica.

Se debe efectuar, también un estudio detallado de algunas medidas para solucionar los problemas del tránsito –accidentes de tránsito, congestión vehicular, contaminación, entre otros-, ya que, solo de esta manera, se podrá determinar la posible implementación de una de estas medidas a la muy sui generis realidad costarricense.

Capítulo I: Introspección a los Derechos Fudamentales

Para realizar una reforma legal que puede llegar a afectar los derechos fundamentales consagrados en la Carta Magna de Costa Rica, es necesario realizar un análisis de los derechos fundamentales, de esta manera, se puede determinar si las medidas que se quieren proponer para solucionar los problemas derivados del tránsito –accidentes de tránsito, contaminación, entre otros- tienen viabilidad. Muchas leyes en Costa Rica, después de un tortuoso proceso legislativo para ser aprobadas, son declaradas inconstitucionales en muy poco tiempo, por esta razón, es procedente hacer este estudio constitucional antes de entrar en materia.

Sección I: CONSIDERACIONES GENERALES DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES

A) ¿QUÉ SON LOS DERECHOS FUNDAMENTALES?

En su concepción inicial eran meros límites del ejercicio del poder público, actualmente, se han convertido en valores o fines directivos de la acción positiva del estado y sus instituciones. Pérez Luño señala que los derechos fundamentales en su significación axiológica objetiva, son el resultado de un acuerdo entre las diferentes fuerzas sociales al que se llega a partir de las relaciones de tensión con los esfuerzos de cooperación encaminados al logro de metas comunes.⁹⁵ Son el ánimo que vivifica y legitima el Estado de Derecho, por ser los presupuestos de un consenso sistematizador del contenido de un ordenamiento democrático al que la mayoría de los ciudadanos prestan su consentimiento y condicionan el deber de obediencia al Derecho, cuando éste se presta para su respeto y materialización.⁹⁶ Los derechos fundamentales en un Estado Constitucional y democrático de Derecho forman parte del conjunto de valores y principios que regulan la actividad del poder público, estableciendo una inclinación especial para su satisfacción, tanto como una protección aprehensible por cada individuo cuando como fines generales adheridos a la concepción misma del Estado que se fortalecería en la medida que los haga efectivos.⁹⁷

Con su implementación el poder del Estado se ve constreñido a respetar su contenido esencial y compelido a encaminar sus actos a la satisfacción de las

⁹⁵ PÉREZ LUÑO (Antonio), **Los derechos fundamentales**, en: Temas clave de la Constitución española, Editorial Tecnos, 5ª edición, 1993, Pág. 21. Citado por HINES (Cesar), **Limitaciones de los derechos fundamentales**, San José, Costa Rica, Revista de Ciencias Jurídicas, Universidad de Costa Rica, 2005, Pág. 36.

⁹⁶ HINES (Cesar), **Limitaciones de los derechos fundamentales**, San José, Costa Rica, Revista de Ciencias Jurídicas, Universidad de Costa Rica, 2005, Pág. 36.

⁹⁷ Ídem, Pág. 36 y 37.

necesidades de los ciudadanos amparados a los valores representados en ellos, cuyos límites serían la imposibilidad material para darles satisfacción, que no por una disposición legislativa que los haga nugatorios, los convierta en meros enunciados de buenas intenciones o que los neutralice.⁹⁸

A los derechos fundamentales suele confundírseles con derechos humanos y las libertades públicas, los primeros tienen una noción más histórica y los segundos son reconocidos por el poder estatal en el ámbito de las relaciones privadas, por ejemplo: la libertad del matrimonio.

Los Derechos Fundamentales se encuentran reconocidos y tutelados por el ordenamiento jurídico, de manera que su eventual violación o amenaza de violación puede ser subsanada o impedida. Abarcan los derechos sociales (derecho a un ambiente sano), económicos (libertad de comercio) y culturales (derecho a la enseñanza).

Deben estar reconocidos por la constitución política y por los tratados internacionales en materia de derechos humanos vigentes en la República. Además, deben ser respetados no sólo por el poder público (incluso por los legisladores), sino también, por todas las personas que se encuentren en nuestro país (extranjeros y nacionales).

Tanto la Constitución Política de la República de Costa Rica como los tratados internacionales vigentes (quiere decir que hayan sido aprobados por la Asamblea Legislativa) contienen los derechos fundamentales.

1- El Hábeas Corpus

⁹⁸ HINES (Cesar), **Limitaciones de los derechos fundamentales**, San José, Costa Rica, Revista de Ciencias Jurídicas, Universidad de Costa Rica, 2005, Pág. 37.

Existen dos remedios procesales llamados el Recurso de amparo y el Hábeas Corpus. El Hábeas Corpus se encuentra consagrado en el artículo 48 de la Constitución y 15 y siguientes de la Ley de la Jurisdicción Constitucional. Viene a garantizar la Libertad Corporal y la Integridad Personal, así como la Libertad de Tránsito, es decir, la posibilidad que todos tenemos de trasladarnos de un lugar a otro, dentro de nuestro país. Este recurso puede ser empleado para detener o impedir actos u omisiones de terceros que intenten menoscabar el disfrute de estos derechos fundamentales, es por ello que puede recurrirse a él, aún contra actos que provengan de cualquier autoridad, hasta de las judiciales, también procede en aquellos casos en los que sólo, se dé una amenaza de privación de estos derechos.

2- El Recurso de Amparo

Por otro lado, tenemos el recurso de amparo, que a diferencia del recurso de Hábeas Corpus (que protege la libertad y la dignidad humana), el recurso de amparo se utiliza para proteger los demás derechos fundamentales (reunión, expresión, propiedad privada, la igualdad, la vida, la salud, entre otros), este recurso se encuentra consagrado en el artículo 48 de la Constitución Política, es sumamente amplio en los derechos que protege, ya que, además de los que están contenidos en la constitución política hay que tomar en cuenta los que se encuentran en los tratados internacionales vigentes en nuestro país. Al igual que el Hábeas Corpus el amparo es revisado por la Sala Constitucional.

La Ley de la Jurisdicción Constitucional (LJC) es de suma importancia para saber cómo y contra quién funciona un recurso de amparo. El artículo 29 de esta Ley dice:

“El recurso de amparo garantiza los derechos y libertades fundamentales a que se refiere esta ley, salvo los protegidos por el de Hábeas Corpus.

Procede el recurso contra toda disposición, acuerdo o resolución y, en general, contra toda acción, omisión o simple actuación material no fundada en un acto administrativo eficaz, de los servidores y órganos públicos, que haya violado, viole o amenace violar cualquiera de aquellos derechos.

El amparo procederá no sólo contra los actos arbitrarios, sino también contra las actuaciones u omisiones fundadas en normas erróneamente interpretadas o indebidamente aplicadas.”

No cabe amparo contra las normas orgánicas, de la constitución política (que no estén en el capítulo de los derechos fundamentales), se puede fundamentar un amparo con normas orgánicas pero nunca de forma autónoma. La redacción de un amparo es técnica, muchas veces, se fundamenta un amparo con normas orgánicas y es rechazado de plano. La Sala podría actuar si existieran indicios claros de una amenaza inminente, cierta, real y verificable que indique que un acto lesivo va a ser consumado, sin embargo, si esa amenaza del derecho fundamental responde a un límite de ese derecho, entonces el amparo no procede (ejemplo: el desalojo a personas que no poseen títulos de propiedad del lugar en el que están viviendo, éste responde a la aplicación de la normativa vigente).

Para que proceda el amparo tiene que haber lesión, no cabe amparo por acción popular salvo el caso del párrafo segundo del artículo 50 de la Constitución Política y del artículo 89 (en estos casos no necesariamente tendrá que darse la lesión sino que basta con la amenaza de ser lesionado).

Con respecto del artículo 50 la Constitución Política no exige una conducta pasiva sino la acción del Estado, omite actuar para proteger el medio ambiente cabe un amparo.

Nuestra Legislación presenta dos modalidades de amparo:

- a) El amparo contra servidores públicos.
- b) Contra sujetos de derecho privado.

El amparo contra servidores públicos procede contra toda disposición, acuerdo o resolución y, en general, contra toda acción, omisión o simple actuación material no fundada en acto administrativo eficaz, de los servidores y órganos públicos, que haya violado, viole o amenace violar cualquiera de los derechos fundamentales consagrados en la Constitución o en los instrumentos internacionales (tratados) de Derechos Humanos vigentes en Costa Rica. La simple violación de la legalidad administrativa no es recurrible en sede de amparo, se tiene que violentar algún derecho fundamental en ese acto. Las acciones y omisiones fundamentadas en normas erróneamente interpretadas da pie a un amparo.

El amparo se concede también contra las acciones y omisiones de sujetos de Derecho Privado, cuando éstos actúen o deban actuar en ejercicio de funciones o potestades públicas, o se encuentren, de derecho o de hecho, en una posición de poder frente a la cual los remedios jurisdiccionales comunes resulten claramente insuficientes o tardíos para garantizar los derechos y libertades fundamentales tutelados por el amparo, ejemplo de esto es cuando en una relación laboral un patrono despide a un trabajador sin seguir el proceso que las leyes establecen.

Es importante aclarar la letra del artículo 33 de la LJC:

“Artículo 33.- *Legitimación activa.* Cualquier persona podrá interponer el recurso de amparo.”

La Sala Constitucional ha expresado que sólo son personas físicas o jurídicas privadas las que pueden interponer un amparo, las instituciones públicas

no tienen titularidad de derechos fundamentales por lo que no pueden interponer un amparo.

La Sala Constitucional no puede sustituir la jurisdicción ordinaria en la solución de conflictos en que no se afecten derechos fundamentales, como lo son los conflictos de naturaleza civil que no involucran directamente el ejercicio de algún derecho fundamental.

Un amparo, según el artículo 30 de la LJC es improcedente en los siguientes casos:

- “a. Contra las leyes u otras disposiciones normativas, salvo cuando se impugnen conjuntamente con actos de aplicación individual de aquellas, o cuando se trate de normas de acción automática, de manera que sus preceptos resulten obligatorios inmediatamente por su sola promulgación, sin necesidad de otras normas o actos que los desarrollen o los hagan aplicables al perjudicado.
- b. Contra las resoluciones y actuaciones jurisdiccionales del Poder Judicial.
- c. Contra los actos que realicen las autoridades administrativas al ejecutar resoluciones judiciales, siempre que estos actos se efectúen con sujeción a lo que fue encomendado por la respectiva autoridad judicial.
- ch. Cuando la acción u omisión hubiere sido legítimamente consentida por la persona agraviada.
- d. Contra los actos o disposiciones del Tribunal Supremo de Elecciones en materia electoral.”

No es necesario agotar la vía administrativa para interponer un recurso de amparo (artículo 31 LJC). El amparo no suspende la ejecución de un acto, se deben de demostrar condiciones de excepción para que no se dé la suspensión, corresponde a la autoridad recurrida demostrar las condiciones de excepción para

que se pueda dispensar la suspensión del acto impugnado, sin embargo, hay que tomar en cuenta el párrafo segundo del artículo 41 de la LJC, si se desestima el amparo el efecto suspensivo termina (no importa que no se haya notificado).

“Artículo 41.- La interposición del amparo no suspenderá los efectos de leyes u otras disposiciones normativas cuestionadas, pero sí la aplicación de aquellas al recurrente, así como la de los actos concretos impugnados.

Sin embargo, en casos de excepcional gravedad la Sala podrá disponer la ejecución, a solicitud de la Administración de la que dependa el funcionario u órgano demandado, o aún de oficio, cuando la suspensión cause o amenace causar daños o perjuicios ciertos e inminentes a los intereses públicos, mayores que los que la ejecución causaría al agraviado, mediante las cautelas que considere procedentes para proteger los derechos o libertades de este último y no hacer ilusorio el efecto de una eventual resolución del recurso a su favor.”

Un ejemplo de este segundo párrafo es cuando un servidor de confianza interpone un amparo por una sanción disciplinaria por una actuación indebida que se le atribuye, es necesario mantener la ejecución del acto que se impugna, pues la confianza de dicho servidor está en discusión.

Estos recursos son revisados por los Magistrados de la Sala Constitucional.

B) ¿PUEDEN LIMITARSE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES?

La limitación no es el término más apropiado para señalar las potestades legislativas que tratan de la reglamentación de los derechos fundamentales, ni tampoco sería claro para designar las que restringen la capacidad del juez constitucional para valorar el ejercicio de esos derechos. Resulta más apropiada la expresión regulación porque los derechos fundamentales en su esencia no pueden ser limitados por el legislador ordinario sino por el constituyente, con facultades incluso para desconocerlos, asumiendo las consecuencias de una eventual ilegitimidad al proponer una escala de valores contraria a la ideología social y a los derechos humanos reconocidos en los instrumentos internacionales. El apoderamiento al legislador ordinario para la regulación de los derechos fundamentales, está compuesto por elementos objetivos tendientes a establecer mecanismos que promuevan el respeto general, garantizándole a cada sujeto activo la misma dosis de protección y garantía como base capital para la plena aplicación del principio de igualdad, consustancial a la sociedad democrática; igualdad que deberá sujetarse a los principios de proporcionalidad y razonabilidad - Las fuerzas de policía son para garantizar la tranquilidad de las personas y enfrentar las conmociones internas, hechos perturbadores, todo dentro de los límites de razonabilidad, en virtud del artículo 132 de la Ley General de la Administración Pública debe haber concordancia entre el motivo y los hechos impuestos para que haya razonabilidad - en su aplicación comparativa con los objetivos perseguidos con la regulación, sin espacios discrecionales para obstaculizar su libre ejercicio, porque los fines se encuentran predeterminados por la misma Constitución.⁹⁹

Los derechos fundamentales no son ilimitados, hay normas expresas en la Constitución Política y en tratados que dicen que están sujetos a determinados límites y parámetros.

⁹⁹ HINES (Cesar), **Limitaciones de los derechos fundamentales**, San José, Costa Rica, Revista de Ciencias Jurídicas, Universidad de Costa Rica, 2005, Pág. 39 y 40.

En realidad, son límites al ejercicio de los derechos fundamentales. El artículo 18 de la Constitución Política de Costa Rica establece deberes constitucionales. Los costarricenses deben observar la Carta Magna y las leyes. En el ejercicio de todo Derecho hay un sometimiento genérico a la Constitución Política y a la ley. El artículo 28 párrafo segundo de la Constitución Política limita al ejercicio de los Derechos constitucionales al respeto a la moral pública, al orden público¹⁰⁰ y a los Derechos de terceros; esto implica no dañar a otros y mantener en el ejercicio de derechos una conducta decorosa. Ergo, los derechos fundamentales no son ilimitados, pues están sujetos a determinados límites en función de unos parámetros, que son el orden y moral públicos y los derechos de terceros.

Las regulaciones a los derechos fundamentales resultan posibles y sobre todo, necesarias para la preservación de la paz social, ante la imposibilidad material y formal de que el Estado le pueda garantizar a cada individuo el disfrute absoluto de sus derechos sin incurrir concomitantemente en violaciones a los derechos de los demás. Eso exige por demás que la regulación equilibrante deba ser razonable y proporcionada a los valores que se protegen y garantizan, porque la fuerza abrasiva que los caracteriza, impide la implantación de obstáculos sin una finalidad objetiva constitucionalmente reconocida y aceptada.¹⁰¹

El ordenamiento jurídico no ampara el ejercicio antisocial de un Derecho, esto en concordancia al artículo 20 y 21 del Código Civil. En materia de Derechos fundamentales también se utilizan esos preceptos, ya que debe haber buena fe y respeto a terceros para ejercerlos, esto acorde con el contenido de los artículos 18 y 28 de la Constitución Política.

¹⁰⁰ El concepto de orden público es la base para que mediante el Derecho del Tránsito se puedan limitar los derechos fundamentales, en pos de la seguridad de todos los actores de la circulación que propician el fenómeno del tránsito

¹⁰¹ SAGUES (Pedro Néstor), **La fuerza normativa de la Constitución y la actividad jurisdiccional**, Revista de Derecho Público, Universidad Autónoma de Centroamérica, número 1, 1996, Pág. 170. Citado por HINES (Cesar), **Limitaciones de los derechos fundamentales**, San José, Costa Rica, Revista de Ciencias Jurídicas, Universidad de Costa Rica, 2005, Pág. 42.

En materia de los derechos fundamentales, existe la reserva de ley, el artículo 19 de la Ley General de la Administración Pública ayuda a construir el concepto de reserva de ley. Los derechos fundamentales no pueden ser regulados de forma directa por un reglamento. Puede haber un reglamento ejecutivo, pero se dicta con la existencia previa de una ley. Los reglamentos autónomos no pueden regular derechos fundamentales.

C) RÉGIMEN DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES EN COSTA RICA

1- Régimen represivo.

Según el artículo 28 inciso primero de la Carta Magna de Costa Rica: la acción de los poderes públicos en la corrección y represión, así como su ejercicio deben ser a posteriori como una reacción. No está sujeto a autorización el ejercicio de un derecho fundamental, ni a un permiso o licencia de las autoridades públicas. Verbigracia, el artículo 29 de la misma Constitución Política dice que se puede ejercer la libertad de expresión “sin previa censura” por lo que para publicar mi pensamiento no necesito licencia ni autorización previa, pero si en el ejercicio de ese derecho incurro en una falta, estoy sujeto a responsabilidad. El abuso de un Derecho, irrespetar sus límites, genera responsabilidad, pero eso es siempre a posteriori.

Un derecho fundamental se puede ejercer sin que medie manifestación de voluntad de la autoridad pública, siempre que se sujete a los límites de la Constitución Política y a los límites razonables dados por ley formal.

2- Régimen Preventivo.

El ejercicio del Derecho pasa por el filtro de la autoridad pública. Sin embargo, nuestro ordenamiento jurídico no reconoce tal régimen preventivo. Sólo se aplica en situaciones excepcionales, como la establecida en el artículo 121 inciso 7 de la Constitución Política. Pueden darse límites y censura previa a la libertad de prensa si así lo establece la ley en una situación de anormalidad. Obedece al concepto de RESERVA DE LEY.

D) NATURALEZA DEL DERECHO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO

Teniendo el concepto de derecho fundamental, podemos determinar la naturaleza del “derecho” de conducir un vehículo.

Los accidentes de tránsito mortales han sido considerados hasta hace muy poco tiempo como una consecuencia inevitable de la existencia de los automóviles¹⁰², el elemento más peligroso en el tránsito es el automóvil¹⁰³, por lo tanto es comprensible que las mayores limitaciones al derecho del tránsito se le impongan a las personas que utilizan vehículos automotores para transitar.

El Manual de Tránsito del Estado de Florida en Estados Unidos considera que el conducir un vehículo es un privilegio; esta línea de pensamiento la siguen la mayor parte de normativas de Tránsito alrededor del mundo.

Lo que se establece en el artículo 22 de la Constitución Política de Costa Rica para lo que nos interesa en este estudio es la libertad de los costarricenses

¹⁰² ESTEVAN (Antonio). **Los accidentes de automóvil: una matanza calculada**, Madrid, España, Instituto Juan de Herrera, 2001. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>

¹⁰³ La palabra se utiliza en sentido amplio, tomando en cuenta los demás vehículos automotores.

de trasladarse y permanecer en cualquier lugar de la República, siempre que se encuentren libres de responsabilidad; jurisprudencialmente la Sala Constitucional ha considerado que “La libertad de tránsito que se invoca como transgredida, consagrada en el artículo 22 de nuestra Constitución Política, hace referencia a la libertad de movimiento y la posibilidad de trasladarse y permanecer en cualquier punto del país, sin que esto signifique que eleve a rango constitucional la opción de movilizarse mediante un medio de transporte particular”¹⁰⁴; está claro, entonces, el hecho de que conducir un vehículo automotor no es un derecho constitucionalmente amparado, esta consideración de la Sala Constitucional es asidero suficiente para que personas que reiteradamente demuestran su incapacidad para conducir un vehículo automotor y son responsables de accidentes de tránsito que muchas veces resultan fatales para las personas afectadas por los mismos, vean su derecho de conducir un vehículo automotor diezmado¹⁰⁵, es más, ni siquiera se puede considerar como un derecho, es una autorización que el Estado le da a sus habitantes si cumplen con ciertos requisitos.

Capítulo II: Análisis de las legislaciones extranjeras en la materia de tránsito

Las reformas legales que se han llevado a cabo en otros países en materia de Tránsito han sido beneficiosas para disminuir los accidentes de tránsito y algunas otras problemáticas del tránsito. Debemos recordar que nuestro país es muy diferente a Europa y Estados Unidos –que son la mayoría de países modelo en materia de tránsito-, ergo, las posibilidades de la implementación en nuestro medio de algunas normas de las legislaciones extranjeras en materia de tránsito merecen ser analizadas con detalle. También, es importante reconocer que algunas medidas que se implementan en países extranjeros ya se han puesto en marcha en nuestro país, en este caso, se hará un análisis comparativo.

¹⁰⁴ Sala Constitucional. Voto 0103-98.

¹⁰⁵ Sea con la suspensión temporal de la licencia o con la prohibición de conducir vitaliciamente, esto, claro está, dependiendo de la gravedad de la falta y de la reiteración en la misma falta.

Sección I: Sobre las medidas contenidas en legislaciones extranjeras para disminuir los problemas que genera el tránsito y su constitucionalidad

A) SISTEMA DE PUNTOS.

Con esta iniciativa, se pretende reducir la cifra de heridos y fallecidos en las carreteras. Básicamente, consiste en que a los conductores se les da un cierto puntaje y cuando cometan infracciones a la Ley de Tránsito respectiva se les van restando o sumando puntos dependiendo del país. Los grandes trazos del carné por puntos son la filosofía de la rehabilitación y el aspecto de reeducación. Es un sistema de origen estadounidense, pero también, es aplicado en Europa, en donde está implantado en el Reino Unido, Francia, Alemania, Italia y Luxemburgo. El resultado en estos países ha sido muy positivo, destacando los casos de Francia e Italia. Este instrumento contribuyó para que Francia viera reducida su tasa de siniestralidad en un 20% consiguiendo, además, un 75% de no reincidencia. En Italia en un 30%.¹⁰⁶

Lo que pretende este sistema es "...establecer un sistema que ha dado en denominarse «permiso y licencia de conducción por puntos» y que, incidiendo sobre las autorizaciones administrativas para conducir, sea la combinación de dos elementos esenciales. En primer lugar, su carácter eminentemente reeducador al configurar el cauce adecuado para modificar aquellos comportamientos, mediante

¹⁰⁶ Manual de Permiso por puntos- Dirección General de Tránsito. España. Versión mayo 2006, página 4.

la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores, cursos cuya superación, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos que, según los casos, corresponda a un conductor. Esta voluntad reeducadora se va a llevar a cabo, esencialmente, con un claro objetivo de sensibilización y permanente llamada de atención sobre las gravísimas consecuencias que, para la seguridad vial y para la vida de las personas, tienen los comportamientos reincidentes en la inobservancia de las normas que regulan el fenómeno creciente y cada vez más complejo de la circulación o tránsito de vehículos a motor, poniendo así, en permanente riesgo el primero de nuestros derechos fundamentales que es el derecho a la vida y a la integridad física y moral de los usuarios de las vías públicas. Y, en segundo lugar, su efecto punitivo para aquellos comportamientos, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducción. Puntos que son, por otra parte, reflejo del nivel de confianza que como tal conductor le otorga la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones.”¹⁰⁷

En Francia, el carné por puntos entró en vigor en el año 1992. El sistema francés se basa en la pérdida progresiva de puntos. Cada conductor cuenta con un saldo inicial de 12 puntos que desaparecerán automáticamente cuando se cometa una infracción. Si su saldo se queda a cero, el conductor perderá el permiso.

¹⁰⁷ Ley que aprobó el sistema de puntos en España 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

En Francia, el tiempo y los resultados les han dado la razón a la normativa. Con el permiso por puntos ya han disminuido las infracciones por consumo de alcohol en un porcentaje superior al 6%. Y en el 2003, por ejemplo, los conductores franceses consiguieron reducir las muertes por accidentes de tránsito en un 17%.

La Dirección General de Tráfico resalta que el sistema por puntos ha cosechado un enorme éxito en el Reino Unido. Tanto que en la actualidad, es el país europeo con menos muertos por millón de kilómetros recorridos.

La Ley inglesa de Tráfico Rodado de 1962 puede considerarse el precedente del permiso por puntos que ya empezó a funcionar en 1982. El sistema inglés mezcla rasgos del sistema tradicional de penalización a los conductores junto con otros del permiso por puntos. En este caso, los puntos se suman en lugar de restarse. Cuanto más grave sea la infracción, más puntos sumará. El conductor que acumule doce puntos o más será inhabilitado, en España también, se tiene el mismo puntaje. Para recuperar el permiso, hay que realizar un curso de reciclaje y volverse a examinar. Y si la retirada de la licencia se produjo por faltas graves o delitos, hay que pasar además un examen médico.

En el caso de Alemania, esta normativa se implantó en 1999. En este caso, y según las infracciones cometidas, los puntos se van sumando. El conductor que acumule más de 18 puntos perderá el permiso y no podrá conducir. Cuando el conductor ha acumulado entre 8 y 13 puntos se le envía una amonestación y se le invita a participar voluntariamente a un seminario de formación. Los conductores que tienen entre 14 y 17 puntos, deben acudir obligatoriamente a un seminario de formación vial. Si el conductor ha acudido ya a uno de estos seminarios en los últimos cinco años, se le envía además una amonestación. La asistencia voluntaria a la consulta de un psicólogo significa una rebaja de 2 puntos. Cuando

el conductor obtiene 18 puntos, se le presta ayuda psicológica. Y si a partir de ahí, la situación no mejora, se procede a la retirada del permiso.

De los países que han implementado el sistema de puntos en Europa España ha sido el último en hacerlo en el año 2005. Los clubes de automovilismo en España se muestran a favor de esta iniciativa, mientras que los profesionales¹⁰⁸ son reacios y demandan un carné específico para este tipo de trabajadores. Por poner un par de ejemplos, diremos que el RACC (Real Automóvil Club de Cataluña) hace 10 años que viene reclamando la implantación de este modelo. Para este Club supone un cambio en la filosofía sancionadora en España, dedicando más esfuerzo a la formación de los usuarios. El RACC apuesta porque este sistema vaya acompañado de una revisión del sistema de enseñanza teórica y práctica para la obtención del carné de conducir y de la recuperación de los puntos y, de esta manera, adaptarse a los actuales criterios educativos. Eso sí, se advierte que este carné no debe suponer un traspaso de toda la responsabilidad a los conductores, ya que en la lucha contra la siniestralidad en las carreteras intervienen otros factores fundamentales, como el automóvil y las infraestructuras. En este sentido, la mejora de los puntos negros en las carreteras y la corrección de las deficiencias en la señalización son algunos de los temas que todavía quedan pendientes.

Por otro lado, tenemos la postura de FENEBUS (Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús), que junto con las restantes asociaciones empresariales y responsables de las Federaciones Estatales de Transportes de UGT y CC.OO., defendieron en su momento ante los máximos responsables de Tráfico y Transportes y ante los grupos parlamentarios una serie de propuestas para que se tuviese en cuenta las especificidades del sector del transporte en carretera, ya que según estos trabajadores pasan más horas al volante y, por lo tanto, pueden cometer más infracciones, para que se entendiese que la vigencia y

¹⁰⁸ Camioneros, taxistas, autobuseros, entre otros.

posesión del permiso de conducción va unido a su puesto de trabajo. Entre las propuestas defendidas destacaban: la posibilidad de realizar los cursos de recuperación de carné inmediatamente después de su retirada y no esperar el transcurso de tres meses para iniciar dicho curso; a efectos de pérdida de puntos solicitaban que sólo se computen sanciones que sean definitivas y firmes en vía administrativa; o que los cursos de reeducación pudieran convalidarse con los impuestos por la Directiva Comunitaria 2003/59 relativa a la formación continua de conductores profesionales. Parece ser que estas peticiones fueron sólo contempladas en parte y no en su totalidad por la Ley de 19 de julio de 2005. Estas agrupaciones esperan que en las disposiciones de desarrollo se tengan en cuenta.¹⁰⁹

Consideramos que la implementación del sistema de puntos es procedente constitucionalmente hablando, máxime si tomamos en cuenta que dicha medida obedece a la reducción de los accidentes de tránsito que muchas veces tienen resultados fatales como la muerte de alguna persona. Esta medida es concordante con el artículo 21 de la Constitución Política de Costa Rica, ya que, este sistema de puntos puede llegar a disminuir la cantidad de accidentes en carretera acaecidos en el territorio nacional. Más adelante, se indicará sobre la reforma que se pretende hacer en nuestro país para implementar el sistema de puntos y de la viabilidad de la misma.

B) EDUCACIÓN VIAL

La generalización del fenómeno circulatorio, además de progreso, rapidez y comodidad, genera problemas, el principal los accidentes de tránsito, siendo el factor humano el principal causante.

¹⁰⁹ Información disponible en: www.fenebus.es

Para solucionar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de VALORES VIALES en los ciudadanos, algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de circulación. Se trata de la EDUCACIÓN VIAL, el mejor camino para la formación de una conciencia vial.

Podemos definir la Educación Vial como parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la SEGURIDAD VIAL.

En el tráfico vial cada uno de los sujetos son actores y, por tanto, precisan una información y formación adecuada a cada momento histórico de sus vidas y a cada situación concreta, generada incluso desde el exterior de cada uno de ellos: modificaciones técnicas, cambios sociales, variación de la normativa, etc.

La información es imprescindible y, por tanto, lo es la necesidad de encontrar los canales de comunicación más efectivos en cada momento. Pero, sobre todo, es esencial la auténtica formación, aquella que incidiendo en valores profundos de solidaridad y respeto los estimule y los refuerce. Cada sujeto debe conocer, sin duda, cuál es su comportamiento esperado, pero, además, debe ser capaz de realizarlo y es preciso que esté dispuesto a hacerlo en el convencimiento de que una actuación contraria es peor que aquella que se le pide que realice, sin perjuicio de manifestar sus posibles iniciativas para que las soluciones adoptadas en un momento mejoren cuando esto se siente como posible.

Para que la Educación Vial sea una realidad eficaz, precisa de una presencia constante en todas y cada una de las fases de formación de los ciudadanos, desde los primeros años de vida, por el constante y fuerte protagonismo del tráfico en nuestra sociedad. Tabasso señala la importancia de la educación vial “la propia naturaleza técnica del Derecho Vial y de la actuación subjetiva dentro de él determinan que éste tenga una vertiente pedagógica ineludible”, Y enseguida sostiene que “el manejo en la vía pública –en su integral y compleja dimensionalidad- no es un elemento que se pueda, a esta altura de la evolución, adquirir osmótica e inconscientemente del contexto social”, sino que es algo que requiere ser intencional y conscientemente “aprendido” tanto por el conductor como por el peatón.”¹¹⁰

Este planteamiento hace necesario integrar a lo largo de todo el Sistema Educativo contenidos de Educación Vial. En la Legislación Educativa actual de Costa Rica la Educación Vial es prácticamente inexistente, salvo algunos contenidos en Educación Cívica que resultan insuficientes para la problemática existente.

En España, existe la Ley Orgánica de Calidad en la Educación que en el capítulo I del Título Preliminar, en el artículo 1.b señala como uno de los principios de calidad del sistema educativo: la capacidad de transmitir valores que favorezcan la libertad personal, la responsabilidad social, la coherencia y mejora de las sociedades, y la igualdad de derechos entre los sexos. Igualmente, se pueden encontrar referencias a la Educación en Valores, entre los que se encuentra la Educación Vial, en los capítulos que tratan de la Educación Infantil, Primaria y Secundaria Obligatoria. Así, por citar algunos ejemplos, se menciona como uno de los objetivos propios de la Educación Infantil la adquisición de una progresiva autonomía en las actividades habituales y el aprendizaje de las pautas elementales de convivencia, o aquellos otros, correspondientes a la Educación

¹¹⁰ TABASSO (Carlos), **Fundamentos del tránsito**, Buenos Aires, Argentina, Editorial, B de F, Vol. I, 1995, p. 55.

Primaria que tienen como finalidad conocer los valores y las normas de convivencia y desarrollar una actitud responsable y de respeto a los demás. En consecuencia, podemos afirmar que en la L.O.C.E de España, se acentúa el tratamiento de la Educación Vial como eje transversal del currículo que se inició en la Ley de Educación aún vigente. Lo que hace falta en España es la promulgación de decretos que establezcan con especificidad las enseñanzas comunes correspondientes a cada una de las etapas que conforman el sistema educativo – llámense: Preescolar, Escuela y Colegio-. Pese a lo anterior, si existe el fundamento legal que define en general lo que se enseña en cada etapa:

- La Ley Orgánica 1/1990 de 3 de octubre de Ordenación General del Sistema Educativo. La **Educación Infantil** pretende fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar hábitos encaminados a la creación del sentido vial. Los objetivos, contenidos y los criterios de evaluación son los propios al área de Identidad y Autonomía Personal y del área del Medio Físico y Social.

- La Ley Orgánica 1/1990 de 3 de octubre de Ordenación General del Sistema Educativo. En la **Educación Secundaria Obligatoria** los objetivos de Educación Vial tenderán a profundizar en el estudio del entorno y a inculcar en los alumnos el sentido de la responsabilidad. En un primer momento referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores, para iniciarlos, posteriormente, en el aprendizaje de las normas, señales y consejos relativos a su conducción, ya que no se debe olvidar que los jóvenes entre doce y dieciséis años son usuarios habituales de dichos vehículos. También, se les iniciará en el conocimiento de las primeras medidas a practicar en caso de accidente. Los objetivos, contenidos y criterios de evaluación seleccionados corresponderán a las áreas de Ciencia Sociales, Geografía e historia, Ciencias de la Naturaleza, Tecnología y Educación Física.

Los recursos didácticos en la Educación Vial son elementos que forman parte de la programación educativa e intentan una adecuación de los aprendizajes viales teóricos a una realidad vial personalizada. El diseño de los recursos

didácticos de Educación Vial en distintos soportes (impresos, audiovisuales, informáticos...) permiten ser empleados según las realidades concretas de los destinatarios. Para adecuar los recursos didácticos a cada destinatario, se tendrán en cuenta las capacidades de los grupos de receptores de los programas didácticos en los que se actúa. Cada grupo de destinatarios puede utilizar unos recursos de Educación Vial diseñados especialmente para cada grupo, y que formen parte de programas de Educación Vial dirigidos a colectivos específicos – Niños, Jóvenes y Adultos-.

La Educación vial es un proceso educativo que se inicia a la edad más temprana posible, pero que se prolonga a lo largo de toda la vida, ya que cada edad y cada etapa del desarrollo del ser humano, afronta el fenómeno del tráfico de una forma diferente, necesitando, por lo tanto, un tratamiento educativo diferenciado. Un error que se da a menudo es reducir la Educación Vial a Formación de Conductores y considerar que los adultos sólo se educan vialmente cuando obtienen el permiso de conducción. Sostiene Tabasso que “la educación del peatón es fundamental y debe estar dirigida primordialmente a su concientización sobre el peligro concreto, inminente y enorme que lo rodea en la vía”.¹¹¹

Por otro lado, la Educación Vial de personas adultas tiene un doble objetivo; ganar él mismo en seguridad cuando circula por las vías públicas, y que ganen los menores de la casa, ya que, el adulto, es un agente educativo de primera magnitud para ellos. ¿Cómo un niño va a comportarse adecuadamente en la calle si ve que su padre, hermano mayor, o cualquier otro adulto de la familia con influencia sobre él, no respeta las normas de la circulación cuando va conduciendo o cuando es peatón?.

¹¹¹ TABASSO (Carlos), **Fundamentos del tránsito**, Buenos Aires, Argentina, Editorial, B de F, Vol. I, 1995, p. 63.

En Costa Rica, es la Dirección General de Educación Vial - dependencia del Cosevi - la garante de inculcar en la población nacional la educación, capacitación y conocimiento de las normas establecidas a nivel de la seguridad vial, que garanticen un adecuado comportamiento del conductor y peatón por el territorio nacional.¹¹² Pese a esta disposición esta Dirección ha centrado su labor en impartir los cursos teóricos y prácticos de manejo, descuidando la formación del actor más débil en el fenómeno del tránsito, el peatón. La inexistencia de una disposición legal expresa que obligue a alguna institución del estado asumir la misión de darles a los peatones una formación adecuada para evitar accidentes de tránsito es caldo de cultivo para proponer una reforma legal sobre este aspecto, dicha propuesta se hará más adelante.

La Constitución Política de nuestro país sólo establece la obligatoriedad de la educación preescolar y de la general básica, más allá de si esto se cumple o no, consideramos que los programas educativos del Ministerio de Educación Pública de Costa Rica deberían incluir un curso de educación vial desde que el niño inicia el proceso educativo institucionalizado.

1- Cursos de sensibilización y reeducación vial.

Para esta sección, tomamos como fundamento la ORDEN INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción en España.

¹¹² Página web del Consejo Nacional de Seguridad Vial de Costa Rica: www.csv.go.cr

La formación a impartir en los cursos tiene como objetivo:

- a) Sensibilizar a sus participantes sobre las graves consecuencias humanas, económicas y sociales que se derivan de los accidentes de tránsito y sobre la especial implicación de los propios conductores en la producción de éstos.

- b) Reeducar los comportamientos y actitudes de los participantes hacia la cultura de la seguridad vial y hacia unos valores de convivencia y respeto en el entorno del tránsito.

Los cursos podrán ser de dos tipos:

- a) De recuperación parcial de puntos. La realización y superación con aprovechamiento de este curso permitirá al titular de la autorización para conducir la recuperación de un máximo de cuatro puntos, sin que en ningún caso se puedan recuperar más puntos de los que se hubieran perdido.

- b) De recuperación del permiso o la licencia de conducción. La realización y superación con aprovechamiento de este curso, y la posterior superación de la prueba de control de conocimientos a que se refiere el apartado décimo de la presente Orden, permitirán la recuperación de un permiso o de una licencia de conducción de la misma clase de la que se fuera titular.

Asimismo, su realización y superación con aprovechamiento, permitirá al titular de un permiso o de una licencia de conducción que haya sido condenado por sentencia firme por la comisión de un delito castigado con la privación del derecho a conducir un vehículo a motor o un ciclomotor, volver a ejercer la actividad de la conducción.

Hay cursos de recuperación parcial de puntos, estos cursos tratan sobre aspectos generales de la cultura de la seguridad vial y para cada conductor habrá una formación individualizada en función de sus particularidades y que incidirá sobre las áreas temáticas en las que el conductor presente mayores carencias o

que le sean especialmente relevantes. Esta formación individualizada podrá tener en cuenta el perfil infractor de cada conductor y sus conocimientos sobre seguridad vial, así como el tipo de vehículo que utiliza o su condición de conductor profesional. Esto es de suma importancia, ya que, tomando en cuenta factores específicos de cada conductor que lo hacen que infrinja la Ley de Tránsito se trata de erradicar los mismos para que el conductor rehabilitado no vuelva a incurrir en la conducta contraria al ordenamiento jurídico en materia de tránsito.

El titular de una autorización que haya perdido parte del crédito inicial de puntos asignado, podrá optar a su recuperación parcial, mediante la realización de uno de estos cursos por una sola vez cada dos años, o con frecuencia anual cuando se trate de un conductor profesional. A efectos del cómputo de estos plazos, se tendrá en cuenta la fecha de finalización del curso, cuando el resultado de éste haya sido favorable. La duración del curso de recuperación parcial de puntos es de 7 horas.

En Costa Rica, la reforma incluye la creación de un curso de reeducación vial, más adelante se tratará este tema y se verá su viabilidad en nuestro sistema.

2- Escuelas de manejo y examen para obtener el permiso de conducir.

Como centros docentes, las escuelas particulares de conductores están facultadas para impartir, de forma profesional, la enseñanza de los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación, a los aspirantes a la obtención de alguno de los permisos o licencias de conducción.¹¹³

¹¹³ 19801. REAL DECRETO 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores en España. Artículo 1º.

En nuestro país, para que un conductor obtenga la licencia de conducir, no es necesario que haya hecho cursos de manejo ni mucho menos que haya estado en una escuela de manejo, basta con que demuestre sus conocimientos en una prueba escrita sobre cuestiones muy básicas del tránsito y además de eso, debe mostrar su pericia al volante en un examen práctico de escasísimo nivel de complejidad, aunado a este sistema tan dócil está la presencia de la corrupción para la obtención del visto bueno por parte de las autoridades de tránsito para calificar a una persona como apta para conducir un vehículo automotor sin siquiera haber pasado por el *minimum minimorum* que representan estas pruebas de muy bajo nivel para las verdaderas exigencias que puede encontrarse un conductor en las carreteras nacionales, que cada día están más deterioradas y con una flota vehicular incontrolada y muy numerosa para la infraestructura vial de Costa Rica¹¹⁴, ergo, cada día son más las exigencias para ser un buen conductor. La enseñanza criolla casi siempre nos indica que las personas que están aprendiendo a conducir si saben echar el carro para adelante ya son aptas para someterse a las pruebas que exige el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) para la obtención del permiso de conducir, porque la exigencia de dichas pruebas en la mayoría de casos no amerita más que ese grado de conocimiento.

Con lo anteriormente expuesto, podemos constatar que el problema de la formación de los conductores que van a optar por la obtención del permiso de conducir tiene dos aristas:

- El bajo nivel de las pruebas prácticas y teóricas de manejo para obtener la licencia de conducir.
- El no exigirle a las personas que quieran obtener la licencia de conducir realizar cursos de manejo impartidos por escuelas de manejo reguladas

¹¹⁴ Según datos que arroja el Plan Nacional de Seguridad Vial de Costa Rica del 2001-2005, el número de vehículos en Costa Rica es de 774885, con un crecimiento del 20,37% con respecto a 1999.

estatalmente y con estándares de excelencia comparables a los países más desarrollados.

Es reconocido por las autoridades del MOPT que “Las escuelas de manejo del país funcionan por la libre debido a que no existen ningún tipo de regulaciones para controlar sus actividades”.¹¹⁵ Cualquiera puede poner una escuela de manejo, no hay requisitos para dicha actividad. Reconoce don Hugo Jiménez¹¹⁶ que el desorden llega a tal punto que “no se puede saber cual es la cantidad de escuelas que existen, porque hasta ahora no se están controlando.”, en la misma entrevista, el jerarca reconoce el error de la Ley de Tránsito al no legislar el curso práctico de manejo. La Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres establece quien es el responsable de controlar dichos centros, pero no establece como debe hacerlo. En el reportaje en mención¹¹⁷, se entrevistaron varias escuelas de manejo para conocer sobre su situación, se constató que pocos centros contaban con instalaciones adecuadas. Los requerimientos mínimos aún sin que existan regulaciones al respecto son un sitio para atender a los estudiantes y vehículos para el aprendizaje, pero no son obligatorios por la falta de ley al respecto. Estas escuelas muchas veces no existen físicamente, dan clases a domicilio y con sólo un carro para enseñar a manejar ya se autodenominan como escuelas de manejo. La Escuela High Drive del Automóvil Club que opera en Costa Rica cuenta con vehículos con mandos dobles que consisten en frenos, pedales y volantes dobles en el auto; deberían exigirse este tipo de vehículos para todas las escuelas de manejo. Muchas veces, estas escuelas aceleran los procesos de aprendizaje, por razones económicas, lo que afecta a muchos estudiantes, ya que el aprendizaje varía dependiendo de cada persona.¹¹⁸ En gran cantidad de casos, los accidentes de tránsito se deben mucho a la mala educación vial causada por la falta de regulación de contenidos para las escuelas de manejo, o en el peor de los casos,

¹¹⁵ Así lo reconoce el Director de Educación Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes don Hugo Jiménez, en entrevista realizada por Ana Flores del periódico La Nación. Sección Caja de Cambios del Jueves 12 de abril del 2007, p. 8.

¹¹⁶ FLORES (Ana), **Escuelas de Tránsito sin regulaciones**, periódico La Nación. Sección Caja de Cambios, jueves 12 de abril del 2007, p. 8.

¹¹⁷ Ver FLORES, Opcit. Pág. 8.

¹¹⁸ Ver FLORES, Opcit. Pág. 8.

a la inexistente educación vial de las personas por la no exigencia de dicha formación en la Ley de Tránsito.

Las escuelas de manejo suelen llamarse también autoescuelas y presentan el problema de que si son muy exigentes acaban perjudicándose con la deserción de los alumnos y se ven obligadas a reestructurar sus currículos para poder competir con las demás.¹¹⁹ Es por esta situación que se deben regular las escuelas de manejo para que todas ellas tengan un alto nivel de exigencia para preparar de la mejor manera posible a los conductores.

2.1- Regulación de las Escuelas de Manejo en España

En España, existe un reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores¹²⁰ implementado desde el año 2003. En su artículo 21, el reglamento señala la necesidad de obtener autorización administrativa previa por parte de estas escuelas, tanto para su apertura como para su funcionamiento para desarrollar su actividad; igualmente, el personal directivo y docente de toda escuela o sección necesitará de autorización administrativa previa para ejercer sus funciones. También, en este reglamento se establecen, y regulan los requisitos mínimos que debe tener toda escuela de manejo. Resaltamos y comentamos los que consideramos de mayor relevancia para el estudio que realizamos:

Elementos personales mínimos.

¹¹⁹ CANNELL (Alan), y GOLD (Philip), **Reduciendo Accidentes. El papel de la fiscalización del tránsito y de la capacitación de conductores**, Editorial Banco Interamericano de Desarrollo, Washington D.C, Estados Unidos, 2002, p. 65.

¹²⁰ 19801. REAL DECRETO 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores en España.

1. Toda escuela deberá disponer de:

- a) Un titular debidamente autorizado.
- b) Un director en posesión del correspondiente certificado de aptitud de director de escuelas de conductores, debidamente autorizado para ejercer como tal.
- c) Dos profesores, en posesión del correspondiente certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores, debidamente autorizados para ejercer como tales por cada una de las secciones que conforman la escuela.

Todo ello, sin perjuicio de que una misma persona pueda estar autorizada para el ejercicio de más de una función en la misma escuela.

Personal docente.

1. El personal docente está constituido por los profesores dedicados a impartir la enseñanza de los conocimientos y las técnicas de la conducción teóricos y prácticos necesarios para la formación y adiestramiento de los aspirantes a la obtención de un permiso o licencia de conducción.

2. Para ejercer funciones docentes como profesor en una escuela o sección, es necesario:

- a) Estar en posesión del certificado de aptitud de profesor de formación vial o de profesor de escuelas particulares de conductores.
- b) Disponer de autorización de ejercicio como profesor.

El instructor es el elemento más importante en el proceso de capacitación de los conductores. En los países industrializados, los instructores están muy calificados y frecuentemente capacitados en centros especializados, pero todavía hay bastante por hacer en particular, porque muchos instructores son antiguos conductores que, a pesar de tener una buena experiencia, presentan cierta carencia en el dominio de nuevas tecnologías o de los criterios gerenciales

básicos, ambos necesarios para las nuevas tareas exigidas por los profesionales en este campo de acción.¹²¹

Locales.

Los locales de toda escuela o sección deberán tener las siguientes dependencias mínimas:

- a) Un aula de, al menos, 20 metros cuadrados. Las que impartan enseñanza, para la formación de aspirantes a la obtención de permiso de las clases C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, deberán disponer de un aula, de al menos, 30 metros cuadrados para facilitar la adecuada ubicación del material didáctico.
- b) Una zona de recepción e información.
- c) Un despacho para el director.
- d) Los elementos sanitarios exigidos por la normativa sectorial correspondiente.

Terrenos.

1. Toda escuela o sección autorizada, para impartir enseñanza para la obtención de licencia o permiso de las clases A1, A, B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E, deberá acreditar la facultad de utilizar un terreno que permita realizar las prácticas de maniobras o destreza en circuito cerrado, con carácter exclusivo o de forma compartida; en este último caso, siempre que el número y la distancia entre ellas no dificulte la enseñanza o menoscabe su calidad.

2. La escuela o sección autorizada para impartir enseñanza solamente para la obtención de licencia o permiso de las clases A1, A o B, de no contar con los terrenos a que se refiere el apartado anterior, deberá disponer de autorización del

¹²¹ Ver CANNELL y GOLD, Opcit. Pág. 66.

municipio en que radique o, si se acreditase la imposibilidad de obtenerla, de otro municipio de la provincia, que le permita realizar las prácticas de maniobras o destreza en zonas urbanas que reúnan condiciones idóneas para su enseñanza.

Los terrenos deberán contar con las instalaciones adecuadas, estar debidamente acondicionados para la realización simultánea de las maniobras y reunir las características necesarias para que, si el aprendizaje se efectúa simultáneamente por varios alumnos, no se origine peligro entre ellos. Sus dimensiones serán, al menos, las necesarias para plantear simultáneamente todas las maniobras establecidas en el artículo 52 del Reglamento General de Conductores para que los alumnos puedan realizarlas sucesivamente y sin solución de continuidad.

Material didáctico.

1. A tenor de lo establecido en el artículo 3.3, el material didáctico de cada una de las secciones que conforman la escuela estará en función del alcance de su autorización.

2. Toda escuela o sección deberá tener el material didáctico mínimo constituido por:

a) Películas u otros medios audiovisuales, diapositivas, transparencias, láminas murales, paneles, elementos informáticos de apoyo a la enseñanza u otros elementos, proyectables o no, que sean adecuados para la enseñanza de:

1.o Las señales verticales de circulación y demás, distintivos, etiquetas y otros elementos de señalización o identificación de los vehículos o de la actividad a que están destinados.

2.o Las señales de los agentes de circulación, las del personal de obras y otros, las de balizamiento y las marcas viales.

3.o Las normas y señales reguladoras de la circulación y de la técnica de conducción.

4.o Los dispositivos de alumbrado y señalización óptica de los vehículos en general, así como los de los vehículos prioritarios.

5.o Las diversas clases de semáforos y sus luces.

6.o La mecánica, la conservación y el entretenimiento simple de los vehículos, detección de averías y defectos más corrientes que pueden afectar a los grupos funcionales del vehículo.

b) El equipo, aparato o aparatos necesarios para la utilización y proyección, en su caso, del material que se indica en el párrafo a) anterior.

c) Dispositivos o elementos que permitan representar y enseñar al alumno los diferentes supuestos que puedan plantearse en la circulación, tales como una maqueta mural magnética, mesa de circulación, encerado magnético y los diferentes tipos de vehículos imantados con los que puedan simular las distintas situaciones de circulación.

d) Una rueda con sus elementos correspondientes, así como las herramientas necesarias para su cambio, un profundímetro y unas cadenas para nieve.

e) Un maniquí de reanimación cardiopulmonar básica para adultos que permitan la sublujación mandibular, la ventilación boca a boca y boca a nariz, el masaje cardíaco externo y la valoración del pulso carotídeo, con su correspondiente sistema de registro de las técnicas elementales, todo ello en las debidas condiciones de funcionamiento e higiene, o, en su defecto, el material gráfico o audiovisual de primeros auxilios que permita la explicación de al menos, los siguientes contenidos:

1.o Anatomía elemental del aparato cardiorrespiratorio humano.

2.o Técnicas de apertura de vías aéreas.

3.o Técnicas de resucitación cardiopulmonar.

4.o Técnicas de control de hemorragias externas.

5.o Posición lateral estable de heridos.

6.o Inmovilización de fracturas.

f) Una colección actualizada de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. La escuela o sección que imparta enseñanza para la obtención de permiso de las clases C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D o D+E deberá tener, además:

a) Películas u otros medios audiovisuales sobre mecánica y entretenimiento simple del automóvil y el aparato o aparatos proyectores necesarios. BOE núm. 258 Martes 28 octubre 2003 38307.

b) Un motor de combustión seccionado, en el que se distingan sus elementos principales, o construido con material transparente, y los siguientes órganos fundamentales de los vehículos pesados: el mecanismo completo de un embrague de fricción monodisco, una caja de velocidades con cambio manual completa, un engranaje de dirección, un mecanismo cónico-diferencial, un dispositivo, láminas u otros medios audiovisuales que reproduzcan un conjunto del freno neumático y un equipo de inyección de carburante (bomba inyectora, tuberías e inyectores) que permitan su clara comprensión.

c) Un dispositivo, láminas u otros medios audiovisuales que reproduzcan los circuitos eléctricos del automóvil de carga, puesta en marcha, desconectador de batería, luces principales y fusibles con sus elementos esenciales y los sistemas de conexión de este último circuito con los correspondientes a un remolque o semirremolque.

d) Un dispositivo o panel, láminas u otros medios audiovisuales en los que se reproduzcan los circuitos del freno neumático y los sistemas de conexión de dichos circuitos con los correspondientes a un remolque o semirremolque, en el caso de que la escuela esté autorizada para la enseñanza correspondiente al permiso complementario de la clase E.

e) Una colección de láminas murales, transparencias o medios audiovisuales en los que se pueda apreciar claramente:

- 1.o El sistema de suspensión neumático.
 - 2.o La timonería del sistema de dirección.
 - 3.o El mecanismo de asistencia del sistema de dirección.
 - 4.o El sistema de lubricación con manómetro y las especificaciones del aceite.
 - 5.o El sistema de refrigeración.
 - 6.o La nomenclatura de todas las características de los neumáticos.
 - 7.o El turbocompresor y el «intercooler».
 - 8.o El convertidor de paro embrague automático (hidráulico).
 - 9.o Un ralentizador hidrodinámico y otro eléctrico.
 - 10.o Un dispositivo limitador de velocidad.
 - 11.o Una quinta rueda completa.
 - 12.o Los símbolos convencionales que aparecen en el tablero de instrumentos de los vehículos pesados.
- f) Un tacógrafo de dos conductores en condiciones de funcionamiento con sus correspondientes discos diagrama.
- g) Una colección de láminas murales, transparencias u otros elementos, proyectables o no, que sean adecuados para la enseñanza de los tiempos de conducción y descanso.

El caso de España es relativamente reciente y ha contribuido con el mejoramiento de las escuelas de manejo en ese país y, por ende, ha producido un cambio positivo en la formación de los conductores españoles.

Consideramos urgente aplicar esta medida en nuestro país, basta con salir a la calle y nos damos cuenta de la pésima preparación de los conductores de Costa Rica, quienes cometen infracciones a la Ley de Tránsito sin siquiera darse cuenta de que están manejando mal, esta situación se podría solucionar si la

formación de los conductores se profesionalizara con escuelas de manejo que cumplan con todos los requisitos supra mencionados.

C) LOS PEATONES.

1- Derechos de los Peatones

El irrespeto a la Ley de Tránsito no se da solamente de parte de los conductores, sino de todos los restantes usuarios de la vía pública; entre ellos los peatones.

Cuando reflexionamos acerca del Derecho del Tránsito al observar las diversas situaciones que ocurren en el diario desarrollo del tránsito vehicular, en los problemas que en este se observan, al analizar las conductas patológicas realizadas por los diversos sujetos del fenómeno vehicular, nuestra atención se centra en los conductores de los automotores.

Lo anterior no corresponde a una línea de pensamiento errónea, ésta motivada por la multiplicidad de sucesos que observamos en los noticieros y en los periódicos de circulación nacional, los mismos enfocan sus noticias en las acciones de los conductores, en el manejo bajo los efectos del alcohol o drogas estupefacientes, en el exceso de velocidad, la conducta temeraria y poco cuidadosa de éstos.

Es un hecho lamentable que en muchas ocasiones quien sufre las consecuencias de estas conductas negligentes es el peatón, el sujeto más débil en el Derecho del Tránsito, débil al carecer de un medio de propulsión mayor que el de la potencia de sus piernas, débil al no contar con una estructura protectora diferente a sus músculos y huesos.

Sin embargo, esta disparidad física existente en la relación conductor-vehículo y el peatón desaparece al recordar que el peatón tiene una capacidad psicológica e intelectual igual a la del conductor.

Este es el principal elemento que olvidamos al analizar los accidentes de tránsito que involucran a los peatones.

Es un hecho innegable que en un importante porcentaje de accidentes en que fallecen peatones, éstos no desplegaban una conducta que interviniera en el flujo vehicular, por el contrario, por citar dos ejemplos, se encontraban esperando en una parada de autobuses o caminaban por una acera. En estas situaciones fue la impericia y/o negligencia de los conductores quienes causaron accidentes con lamentables consecuencias.

Pero en otro porcentaje de accidentes, los peatones desplegaron conductas que pusieron en riesgo su integridad física.

Nuestra actual Ley de Tránsito parece desconocer esta situación ya que el Capítulo IV regula una cantidad ínfima de conductas propias de los peatones.

Nuestra intención al proponer una reforma a este capítulo es crear consciencia en el peatón costarricense que es él, en primer lugar y no el conductor, quien debe cuidar su integridad física.

Tal como lo señalamos anteriormente, el peatón tiene la misma capacidad psicológica e intelectual que un conductor, a menos que sea un niño en su tierna infancia, una persona con discapacidad mental o un anciano. Exceptuando estos casos puntuales, el peatón tiene la capacidad de preguntarse a sí mismo antes de realizar una acción:

Si hago esto, ¿pongo en riesgo mi integridad física o no?

Nuestro deseo es que el peatón asuma su cuota de responsabilidad en el bienestar general de los diversos sujetos del Derecho del Tránsito, puesto que es tan injusto y causa tantos daños emocionales y materiales que un conductor en estado de ebriedad atropelle a un peatón como que un peatón en estado de ebriedad al atravesar una carretera de forma indebida ocasione su propia muerte al ser atropellado por un conductor que nunca deseó provocar la muerte de un ser humano.

De igual forma, al modificar el Capítulo IV de la ley de rito incluimos un artículo que define los Derechos de los Peatones, esto en virtud que no es un secreto a voces que en nuestras carreteras, todos los días se violan los derechos de los peatones, a través de muchas conductas que los conductores ven como normales. Pero ¿qué es lo que causa esta actitud de los conductores? Esta es una pregunta de difícil respuesta, pero como algunas hipótesis podemos indicar la insensibilización del conductor ya que desde su asiento, tiene una visión totalmente diferente y, es una posición con superioridad, física, sobre el peatón. Otra hipótesis es la priorización del Principio de Normalidad de la Corriente lo cual ocasiona que en las medidas tomadas por la Administración la principal prioridad es otorgar una mayor fluidez del tránsito, sin importar que se deba sacrificar para lograr este objetivo. A continuación, se analizará la normativa extranjera existente para regular esta temática:

La Ley de tránsito¹²² italiana en el artículo 191 regula lo siguiente:

“Cuando el tráfico no es regulado por agentes o por semáforos, los conductores deben darle la prioridad, disminuyendo o de ser necesario deteniéndose, a los peatones que transitan sobre los cruces peatonales. Los conductores que giran para entrar en una carretera en cuya entrada se encuentra un paso peatonal deben dar la prioridad disminuyendo o de ser necesario deteniéndose, a los peatones que transitan sobre este cruce peatonal cuando a estos no les sea prohibido el cruce.” (Traducción libre de los autores, el resaltado no es del original).

¹²² Codice de la strada, Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285. G.U. 18 maggio 1992, n. 114, S.O.

Este artículo nos muestra el Principio de Defensa según el cual los conductores deben tomar las medidas prudentes para salvaguardar la integridad física de los peatones. Pero se debe resaltar que se establece el deber de ceder el paso cuando los peatones utilizan los pasos adecuados para este fin, no cuando lo hacen por zonas prohibidas.

“En las calles desprovistas de pasos peatonales los conductores deben permitir al peatón, que haya iniciado el cruce de la calzada, permitiéndole alcanzar el lado contrario, en condiciones de seguridad.” (Traducción libre de los autores, el resaltado no es del original).

En este inciso, por el contrario, se observa que los conductores deben dar la prioridad de paso a los peatones que estén atravesando la calzada, esto para cumplir con el Principio de Defensa y proteger la vida de los peatones.

“Los conductores deben detenerse cuando una persona con su capacidad física disminuida o en silla de ruedas, o que porta un bastón de ciego o acompañada de un perro guía o de cualquier otro elemento reconocible, atraviesa la carretera o dispone a atravesarla de igual forma deben prevenir las situaciones de peligro que se puedan derivar del comportamiento incorrecto o torpe de niños o de ancianos cuando sea razonable prevenirlo en relación a la situación de facto.” (Traducción libre de los autores, el resaltado no es del original.)

El anterior inciso, establece el comportamiento que los conductores deben tener para con las personas con discapacidad es un claro ejemplo de la solidaridad que debe existir entre los sujetos del Derecho Vial. En un segundo punto del artículo, se determina el Deber de Cuidado que deben tener los conductores ante la presencia de niños y/o ancianos, sujetos que pueden desplegar conductas inadecuadas sobre la calzada. Esto es una clara expresión del Principio de Defensa.

La Ley de Tránsito puertorriqueña establece lo siguiente en su artículo 9.03:

“Toda persona que conduzca un vehículo por las vías públicas, vendrá obligada a:
No rebasar a otro vehículo que se encontrare detenido o hubiere reducido la velocidad por estarle cediendo el paso a un peatón en un paso de peatones.”

Este inciso establece una conducta que ejemplifica el Deber de Cuidado que deben observar los conductores ya que una conducta que en situaciones normales no conlleva un riesgo muy alto, en determinadas condiciones puede acarrear consecuencias muy indeseables.

“Tomar todas las precauciones para no arrollar a los peatones, debiendo tomar precauciones especiales cuando los peatones fueren niños, ancianos o personas incapacitadas. Estas precauciones serán tomadas aun cuando el peatón estuviere haciendo uso incorrecto o ilegal de la vía pública. El USO de la bocina por sí solo no relevará al conductor de responsabilidad, si tal uso no estuviere acompañado por otras medidas de seguridad.”

De la misma forma que la normativa italiana, lo establece, la puertorriqueña ordena a los conductores a extremar las precauciones para prever las actuaciones no solo de ancianos o niños tal como lo hacen los italianos, sino de los peatones en general. Además, establece que el uso de la bocina debe estar acompañado de otras acciones por parte del conductor, quien consecuentemente tiene la responsabilidad de evitar un incidente con los peatones. Aunque como comentario personal de nuestra parte, nadie está obligado a lo imposible.

La Ley de Tránsito Venezolana en su artículo 64 establece ciertas Presunciones en materia de tránsito entre las cuales encontramos la siguiente con respecto de los peatones:

“El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.”

Esta presunción indica que el conductor se considera responsable a menos que él mismo demuestre o las circunstancias lo hagan, que el peatón fue quien realizó una conducta ilícita, sin embargo, esta presunción debería tener sus excepciones si deseamos que no colisione con los artículos italianos y puertorriqueños.

Pero tal como se indicó en esta sección de los deberes de los peatones, consideramos que esta presunción es muy útil ya que al ser virtualmente imposible el multar a los peatones por sus faltas, la responsabilidad del peatón como causante del accidente y exculpación del conductor será una medida que hará recapacitar a los peatones acerca de lo que pueden y no deben hacer en las vías públicas.

1.1- Prioridad de paso de los peatones.

El conductor, salvo en casos excepcionales, no pone en peligro su integridad física. Para evitar el conflicto y el siniestro, por tratarse el cruce vial de un espacio que debe ser compartido por conductores y peatones, su uso se distribuye indicando, según la norma, a uno de los pretendientes para que lo use relativamente “antes”, con lo cual impone al otro la obligación de abstenerse y no interferirle mientras lo hace, habilitándolo a usarlo “después”. De esta manera, se establece una preferencia o prioridad para uno de los usuarios, respecto de los

demás, según determinadas circunstancias, lo que representa una solución técnico-normativa de acatamiento obligatorio.¹²³

Es un hecho manifiesto, que en Costa Rica no se respetan los derechos de los peatones, la Ley de Tránsito vigente le da contenido a la prioridad de paso de los peatones en los siguientes artículos:

“ARTÍCULO 89.- Al aproximarse a cualquier intersección de vías en que no se tenga prioridad de paso, se debe proceder de la siguiente manera:

(...)

ch) Si se trata de un acceso controlado con señal de "alto", el conductor debe detener el vehículo completamente en la línea de parada demarcada sobre la calzada, aun cuando cuente con suficiente visibilidad y sobre la vía con prioridad de paso no circule ningún vehículo. Si no existe la línea de parada, se detendrá al entrar al punto más cercano de la vía que va a cruzar y, para realizar tal maniobra, le cederá el derecho de paso a todos los peatones que se encuentren sobre la calzada.”

“ARTÍCULO 132.- Se impondrá una multa de dos mil colones, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

(...)

l) Al conductor de un vehículo que al virar en una intersección de las vías públicas, no ceda el paso a los peatones que se encuentran en la calzada, como se dispone en el artículo 89, incisos b) y ch) de esta Ley.”

“ARTÍCULO 134.- Se suspenderá la licencia de conducir, por tres meses, a los conductores que reincidan, en un lapso de dos años, en las siguientes faltas:

(...)

Que irrespeten la prioridad de los peatones, en los casos previstos en el inciso l) del artículo 132 de esta Ley.”

En nuestro país, parece que ningún conductor tiene conocimiento de esta prioridad de paso de los peatones, la doctrina internacional justifica ampliamente la existencia de estas disposiciones. El asunto es complejo puesto que desde todo punto de vista práctico, el peatón siempre llevará las de perder si se enfrenta a un

¹²³ Ver MUSSIO HERNÁNDEZ, *Opcit.* Pág. 2.

automóvil. Esta situación hace que el conductor se aproveche de su posición de ventaja sobre el peatón y no solamente no le ceda el paso cuando le corresponde, sino que le agreda directamente y le impida cruzar las vías públicas con algún grado de tranquilidad. Los conductores comúnmente amedrentan a los peatones que se encuentran cruzando la calle acelerando el motor o haciendo sonar la bocina para que se quite de en medio. Se trata de una situación deplorable.

Las disposiciones de la Ley de Tránsito no son ejecutadas con la rigurosidad requerida para la situación que impera en nuestras calles. Las prioridades de paso no se tratan de un acto de cortesía, sino de un deber, una verdadera obligación técnica, y así, se le debe dejar saber a los que las irrespeten. Tanto la educación como la sanción deben ser más efectivas.

En orden de prioridades, se dice, la ciudad debe ser para la gente, para su población. En el sistema vial, por ende, el peatón es el factor número uno en una ciudad de estas características. Los centros poblados deben idealizarse con amplias aceras, paseos peatonales y zonas peatonizadas, con el propósito no solo de brindar facilidades de paso a las personas, libres de la intrusión de los vehículos, sino como una forma de potenciar el comercio, la cultura y la recreación. En forma simultánea, la peatonización refuerza el sentido y la escala humana de nuestras ciudades, construidas con estrechas calles, cercanía de funciones y servicios, y todo al alcance del usuario con solo caminar un poco.¹²⁴

2- Deberes de los peatones

La Ley de tránsito Italiana¹²⁵ regula en el artículo 190 la forma como un peatón debe atravesar una vía:

¹²⁴ BRENES (Eduardo), **Transporte y vialidad según el plan nacional de desarrollo urbano**, Revista Ambiente Tico N° 102, Escuela de Ciencias Ambientales de la Universidad Nacional de Costa Rica, Disponible en: <http://www.una.ac.cr/ambi/Ambien-Tico/102/index.htm>.

¹²⁵ Codice de la strada, disponible en: http://www.patente.it/codice/ind_cod.htm

“Afuera de los centros poblados, los peatones tienen la obligación de circular en el sentido opuesto al de la circulación de los vehículos sobre la calzada con dos sentidos de circulación y en el margen derecho respecto a la dirección de circulación de los vehículos cuando se trate de una carretera con un único sentido de circulación. Desde media hora después del atardecer hasta media hora antes del amanecer, los peatones que circulan en carreteras externas a los centros poblados, carreteras con falta de iluminación pública, tienen la obligación de caminar en una fila única.” (Traducción libre de los autores, el resaltado no es del original.)

Este inciso señala la forma como el peatón debe utilizar las calles en el supuesto de la no existencia de aceras. Lo anterior, es un claro ejemplo de la aplicación del Principio de Defensa. Otro elemento interesante de este inciso es que indica que en determinadas circunstancias, si bien la Administración puede haber incumplido con sus obligaciones, al no construir una adecuada iluminación sobre la vía pública, esto obliga no solamente a los conductores si no a los peatones a extremar las medidas y adecuar su comportamiento a estas circunstancias.

En el mismo artículo se establece:

“Los peatones para atravesar la calzada, deben utilizar los pasos peatonales, los pasos a desnivel (bajo la vía) y los pasos sobre la vía (puentes peatonales). Cuando estos no existan, o se encuentren a una distancia de cien metros de punto de cruce, los peatones pueden atravesar la calzada solamente en sentido perpendicular, con la atención necesaria para evitar situaciones de peligro para sí mismo o para otros.” (Traducción libre de los autores, el resaltado no es del original.)

Este inciso del artículo 190 del Codice della Strada ordena que el peatón al atravesar una carretera lo debe hacer perpendicularmente a la misma, para de esta forma, a nuestro parecer, permanecer el menor tiempo posible en la vía y hacer visible su acción a los conductores.

Otro elemento importante es que establece una excepción al uso de los pasos peatonales y puentes y ésta es cuando ésta se encuentran a más de 100

metros de distancia de donde el peatón desee realizar el cruce, sin embargo del mismo texto se observa la obligación de prestar la atención necesaria para realizar esta acción de forma segura.

El artículo refleja el Principio de Defensa, pero en este caso quien debe aplicarlo no es el conductor si no el peatón, con el fin de que el último procure evitar las situaciones que lo expongan a peligros innecesarios.

“(…) Está prohibido a los peatones detenerse o mantenerse sobre la calzada, salvo en los casos de necesidad, está igualmente prohibido detenerse en grupo sobre la acera, sobre andén o sobre los cruces peatonales, causando obstáculo al tránsito normal de los otros peatones.”
(Traducción libre de los autores, el resaltado no es del original.)

Esta sería una prohibición expresa a la realización de marchas o manifestaciones en la vía pública sin contar con autorización debida.

“Los peatones que deseen atravesar la calzada en zonas desprovistas de cruces peatonales deben darle prioridad de paso a los conductores.”
(Traducción libre de los autores, el resaltado no es del original.)

Consideramos que esto es un actuación basada en el Principio de Defensa en virtud que el peatón no debe pretender que por el simple hecho de desear cruzar de un extremo al otro de la calzada, los conductores deben frenar y darle paso, los peatones deben esperar a que las circunstancias sobre la vía sean las adecuadas para que ellos puedan cruzar de forma segura.

“Está prohibido a los peatones cruzar la calzada pasando detrás de los autobuses, vehículos movilizados por medio de cables eléctricos y del tranvía que se encuentra detenido en la parada. (Traducción libre de los autores.)”

En este inciso del artículo supra mencionado, se manifiestan dos principios del Derecho del Tránsito, el Principio de Defensa y el Principio de Ostensibilidad ya que exige a los peatones que al cruzar la calzada no lo realicen por lugares en donde no serán fácilmente observados por los automovilistas.

“La circulación por medio de patinetas, patines u otros medios similares, está prohibido sobre la calzada.”

Este inciso es reflejo del Principio de Segregación, para el uso de estos medios de circulación deben existir carriles exclusivos.

En Argentina, existe la Ley de Tránsito de la Provincia de Rosario, contiene la siguiente obligación para los peatones:

“Si deben recorrer o trasladarse en horarios nocturnos, deben de ser posible usar ropa de colores claros, y en casos especiales o frente a actividades especiales deberán utilizar brazaletes u otros elementos retrorreflectivos para facilitar su detección por el conductor.”

Esto para cumplir el Principio de Ostensibilidad y ser de esta forma visibles para los conductores. A su vez, es una expresión del Principio de Defensa puesto que al asumir una conducta previsiva, los peatones, al procurar ser visibles a los conductores procuran evitar situaciones riesgosas para su integridad física.

La misma Ley de Argentina dispone:

“Art. 19*) En las zonas donde existen pasos para peatones, los que se dispongan a atravesar la calzada lo efectuarán precisamente por ellos, sin que puedan realizarlo por las proximidades. Cuando tales pasos sean a nivel, se observarán, además, las reglas siguientes:

a) Si el paso dispone de semáforos para peatones, obedecerán sus indicaciones. Deberán cruzar la calle cuando tengan a su frente semáforo peatonal con luz verde o blanca habilitante.

b) Si no existiera semáforo para peatones, pero la circulación de vehículos estuviera regulada por agente o semáforo, no penetrarán en la calzada mientras la señal del agente o del semáforo permita la circulación de vehículos por ella. Cuando sólo exista semáforo vehicular deberán cruzar cuando el mismo dé paso a los vehículos que circulan en su misma dirección. (Subrayado no es del original.)

El anterior artículo y sus incisos indican la forma de uso de los semáforos peatonales y de los vehiculares, siendo el inciso b) de vital importancia puesto que le enseña al peatón el uso de la señalización vial a pesar de que la misma no incluya una específica para su persona.

En Colombia, el Código de Tránsito de Colombia, en su artículo 58, Capítulo II, contiene varias indicaciones:

Prohibiciones a los peatones:

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

En este sentido, el artículo regula las situaciones en que los peatones puedan obstaculizar la visibilidad de los conductores o la libre circulación de los mismos.

Transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Esto para respetar el principio de Segregación, además del Principio de Defensa en virtud del cual el peatón debe evitar una situación tan peligrosa como atravesar la vía de un Tren.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Una nueva muestra del Principio de Defensa ya que en esa situación, el automotor por error del conductor o por la fuerza de gravedad puede entrar en movimiento y provocar lesiones en el peatón.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Esto ya que por las fuerzas físicas que intervienen en los cuerpos, el peatón podría perder el equilibrio y ser arrollado por el automotor o sufrir lesiones al impactar la calzada.

La Ley de Tránsito de Puerto Rico al referirse a los deberes de los peatones indica lo siguiente:

Artículo 9.02- Deberes de los peatones al cruzar una vía pública

Todo peatón que cruce una vía pública, lo hará con sujeción a las siguientes disposiciones:

(...)

(d) Cuando hubiere túneles u otras estructuras construidas para el paso de peatones, éstos deberán utilizar los mismos. A tales fines, se prohíbe el uso de dichos túneles o estructuras elevadas por personas montadas en bicicletas, autociclos o motonetas, motocicletas y vehículos similares.

Este artículo nos demuestra el Principio de Segregación, debido a que prohíbe el uso de estos pasos a determinados vehículos. Además, que es una norma de sentido común al evitar situaciones riesgosas para los peatones mientras transitan por los lugares acondicionados para su seguridad.

2.1- Creación de Sanciones Administrativas en contra de los Peatones.

En distintas legislaciones, la italiana y la puertorriqueña por citar dos ejemplos, se establece el cobro de multas a los peatones que infrinjan las prohibiciones y/o incumplan los deberes que se les imponen por ley.

A nivel nacional, consideramos inoperante esta medida en virtud de las dificultades prácticas que conllevaría ya que se requeriría un Inspector de Tránsito en todas nuestras carreteras. Esto sin olvidar la dificultad de cobrar estas multas a los peatones.

Consecuentemente, consideramos que la única sanción que puede conllevar la infracción a estas prohibiciones y deberes es la presunción *luris Tantum* de la culpabilidad del peatón en el caso que el mismo ocasione un accidente vial en el cual haya o no sufrido lesiones.

Lo anterior, se justifica de un modo muy simple: las disposiciones que a continuación exponemos no tienen como objetivo perjudicar de modo alguno los derechos de los peatones, por el contrario, éstas tienen un solo fin: resguardar y proteger la integridad física y la vida de los peatones. Esto porque estas normas ordenan y prohíben conductas que de ser realizadas o no, según sea el caso, harán que el peatón transite de forma segura por las vías ya que las acciones y omisiones corresponden a la conducta diligente que debe tener una persona en aras de proteger su propia integridad física.

D) FISCALIZACIÓN ELECTRÓNICA

En Costa Rica, existe la posibilidad legal de implementar la fiscalización electrónica, según el artículo 83 de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres de Costa Rica para comprobar la velocidad que lleva un vehículo, la policía de tránsito podrá utilizar el sistema de vigilancia automática, pero sólo si actúa acorde al artículo 149 de la misma ley que establece lo siguiente:

“Artículo 149: Las autoridades de tránsito pueden confeccionar partes impersonales, cuando el infractor no esté presente o cuando no se identifique fehacientemente, solo para las infracciones, contempladas en los incisos b) y e) del artículo 129; a), ch) y ñ) del artículo 130; e), g) y j) del artículo 131 y g), l), ll), m), v), w) y y) del artículo 132 de la presente Ley. Sin embargo, el parte impersonal no procederá con respecto a lo que indican los incisos a) y b) del artículo 106, a cuyo contenido hace referencia el inciso e) del artículo 129.

La autoridad de tránsito que confeccione un parte impersonal debe hacerse acompañar de por lo menos otra autoridad de tránsito, quien actuará en calidad de testigo presencial. En el parte debe consignarse el nombre, número de cédula y la firma del testigo.

Para efectos de constatar las conductas que pueden ser objeto de partes impersonales, se autoriza el uso de sistemas electrónicos de vigilancia automática u otra tecnología similar. En este caso, los partes deben respaldarse con una serie de fotografías que muestren claramente el sitio en que ocurrió la infracción, incluido el vehículo en cuestión, un acercamiento legible del número y las letras de la placa, la hora y la fecha.

Todos los partes impersonales consignarán, en forma impresa, el derecho del supuesto infractor de acudir ante la alcaldía de tránsito correspondiente, a hacer valer sus derechos, dentro de los ocho días hábiles siguientes a su notificación.

La Dirección General de la Policía de Tránsito debe notificar el parte impersonal, dentro del plazo de diez días hábiles posteriores a la infracción, a quien figure como propietario del vehículo, en la última dirección que conste en el registro de la Dirección General de Educación Vial.”

Según este artículo las conductas que podrían controlarse aplicando el sistema de vigilancia automática son las siguientes:

- Al que conduzca en forma temeraria, de conformidad con las conductas tipificadas en el artículo 106 de esta Ley.
- Al conductor que irrespete la señal de alto de la luz roja de un semáforo, excepto cuando vire a la derecha, según lo estipulado en el inciso a) del artículo 89 de esta Ley.

- Al conductor que facilite o use una placa diferente en los casos no autorizados por ésta o por otras leyes.
- Al conductor que evada el pago de las tasas de peaje en las respectivas estaciones, en contravención del artículo 214 de esta Ley o al conductor que no presente el comprobante de pago, cuando la autoridad de tránsito se lo solicite, en la carretera en la que se encuentra la estación de peaje. La presentación del comprobante de pago se realizará en el tanto no exista un control de pago de peaje automático o éste no esté funcionando.
- A quien utilice sirenas o señales rotativas luminosas sin cumplir con lo dispuesto en el artículo 32 de esta Ley.
- A quien irrespete las señales de tránsito fijas, incluyendo los límites de velocidad o las indicaciones de la autoridad de tránsito, en contravención de los artículos 78, 82 y 115 de esta Ley. Se exceptúan los casos considerados en el artículo 106 de esta Ley.
- A quien viole la preferencia de paso, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 89, 90, 91 y 92 de esta Ley.
- Al propietario o conductor de un vehículo que no cumpla con alguna de las disposiciones del artículo 31 y con el artículo 124 de esta Ley, siempre que no sea un vehículo de transporte público.
- Al conductor de un vehículo que al virar en una intersección de las vías públicas, no ceda el paso a los peatones que se encuentran en la calzada, como se dispone en el artículo 89, incisos b) y ch) de esta Ley.
- Al conductor que rebase en contravención de lo dispuesto en el artículo 93 de esta Ley. Igualmente, al conductor que impida o dificulte el rebase de otro vehículo.
- Al conductor que circule en retroceso, sin cumplir con lo dispuesto en el artículo 94 de esta Ley.
- Al conductor que vire en "U", en contravención de lo dispuesto en el artículo 118 de esta Ley.
- Al conductor que se detenga en medio de una intersección y obstruya la circulación, en contravención al artículo 120 de esta Ley.

Los partes impersonales –las conductas que no podrían controlarse con la fiscalización electrónica- no procederán según la Ley de Tránsito de Costa Rica en las siguientes situaciones:

- En estado de ebriedad, de conformidad con lo establecido en el inciso c) del artículo 107 de esta Ley.
- Bajo los efectos de drogas o de sustancias enervantes o depresoras del sistema nervioso central, de acuerdo con las definiciones que al respecto haya establecido el Ministerio de Salud.
- Al conductor que, en la vía pública, participe en concursos de velocidad o "piques", ya sea contra otro vehículo, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo. Esta disposición no alcanza los casos en que la actividad es con un tiempo preestablecido, en una ruta de más de diez kilómetros y que los vehículos no excedan los límites de velocidad oficialmente establecidos en cada tramo. En ese caso, se debe contar con la autorización escrita de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Lo mismo se aplicará en el caso de competencias ciclísticas.

Una de las excusas más frecuentes en las que se escudan las instituciones encargadas del control del tránsito es la falta de personal que fiscalice el comportamiento de los conductores en las carreteras, por eso, la fiscalización electrónica del tránsito es una medida que podría solventar ese faltante de oficiales de tránsito. Si bien es cierto, en un principio, instalar los sistemas de fiscalización electrónica es oneroso, a corto plazo dicha inversión se recupera, más si tomamos en cuenta que en nuestro país las personas cometen infracciones de tránsito si no ven ninguna autoridad de tránsito cerca, esta situación generaría un gran impulso recaudatorio necesario para las pobres arcas de la Policía de Tránsito, se podrían mejorar las condiciones laborales de los oficiales de tránsito con lo que podría disminuirse la problemática de la corrupción que caracteriza

dicho oficio y podrían incentivar a más personas por aspirar a ser policías de tránsito.

Este tipo de control electrónico a los infractores de la Ley de Tránsito presenta el problema del juzgamiento de personas ausentes, ya que, muchas veces, este tipo de control no permite determinar la persona que comete la falta y la multa de tránsito sería para el dueño registral del vehículo. La Sala Constitucional en una acción de inconstitucionalidad presentada en 1992 en relación con los artículos 109 y 110 de la Ley de Tránsito, trata el tema del juzgamiento de personas ausentes. En este voto, aparece la consulta hecha a la Procuraduría General de la República que dice "...reconoce la inconstitucionalidad de las normas consultadas, al aceptar, con base en criterio dado por esta Sala mediante voto número 408-92 -dado en acción de inconstitucionalidad interpuesta contra la interpretación del párrafo segundo del artículo 424 del Código de Procedimientos Penales, en la que se indicó que no resultaba procedente interpretar dicha norma en el sentido de que autorizaba el juzgamiento en rebeldía-, que de las consideraciones hechas en ese pronunciamiento se "desprende... que nuestro Texto Fundamental no distingue a la hora de establecer el marco básico de garantías formales de los imputados entre delitos y contravenciones, y que en consecuencia, tratándose de contravenciones -en este caso de tránsito-, la Constitución exige que se cumpla cabalmente con el principio de defensa. Consecuentemente, el procedimiento establecido en los numerales 109 y 110 de la Ley de Tránsito en cuanto permite a las autoridades judiciales que conocen de contravenciones de tránsito, proceder a dictar sentencia sin haber celebrado siquiera la correspondiente audiencia oral con presencia del (o los) infractores, debiene (sic) a todas luces inconstitucional".¹²⁶

Otro análisis que debemos tomar en cuenta es el del artículo 39 de la Constitución Política de Costa Rica, este análisis lo realiza el voto mencionado

¹²⁶ Sala Constitucional, Voto 408-92.

supra "...el artículo 39 de la Constitución Política, en relación con el principio de defensa en juicio, dado que la no comparecencia conlleva la no intervención del imputado contra el que se puede dictar una sentencia condenatoria. Dicha norma constitucional dispone: "A nadie se hará sufrir pena sino por delito, cuasidelito o falta, sancionados por ley anterior y en virtud de sentencia firme dictada por autoridad competente, previa oportunidad concedida al indiciado para ejercitar su defensa y mediante la necesaria demostración de culpabilidad." En el transcrito artículo 39 no se posibilita diferencia alguna de trato en relación con los diversos ilícitos a que se refiere, en razón de ello, la autorización del ejercicio de la defensa debe ser igual en delitos, cuasidelitos y faltas. En la nomenclatura utilizada por el constituyente, el término falta contiene íntegramente al de contravención, razón por la que el legislador ha dado a ambos un mismo trato, reconocido expresamente en el Código de Procedimientos Penales al titularse su Capítulo III, "Juicio de Faltas y Contravenciones". Si en la norma constitucional no se hace diferenciación alguna y por el contrario, se da un trato uniforme, en cuando a las garantías que acuerda, respecto de "delito, cuasidelito o falta", debe entonces concluirse que el marco constitucional exige que en relación con las faltas o contravenciones, se cumpla cabalmente con el principio de defensa, mediante el cual se garantiza que toda persona tiene derecho a resistir la persecución penal, rechazando la acusación, ofreciendo prueba, acreditando su inocencia o las circunstancias que atenuen su responsabilidad. La fórmula constitucional no puede ser interpretada como una mera facultad (previa oportunidad concedida al indiciado para ejercitar su defensa), sino como un reconocimiento claro a un derecho que los órganos del Estado están en la obligación de respetar, aunque el imputado no pueda o no quiera ejercerlo, por lo que debe derivarse del principio de defensa la prohibición del juzgamiento en rebeldía." Esta tutela constitucional del principio de defensa imposibilitaría la aplicación de la fiscalización electrónica tal y como está regulada en la Ley de Tránsito actual, máxime que todos los partes que se realizarían si se implementa la fiscalización electrónica serían impersonales porque muchas veces, este sistema no permite determinar la persona que conducía el vehículo en el momento de la infracción a la Ley de

Tránsito, no se sabría quien es la persona que cometió la falta y ante la inconstitucionalidad del juzgamiento en ausencia es improcedente dicha medida.

También, el hecho de que la multa de tránsito recaiga sobre el vehículo – propietario registral- y no sobre el infractor infringe el contenido del Voto 438-01 de la Sala Constitucional de Costa Rica, puesto que se impone la carga de la sanción de las multas por infracción a la Ley de Tránsito, sobre la placa de los vehículos con los cuales se ejecutó la infracción y en este sentido, la Sala Constitucional estableció en el voto señalado, en forma muy clara que las infracciones a la Ley de Tránsito, conocidas como multas fijas, se aplicarán únicamente a la licencia del infractor, pues era desproporcionado trasladarlas al propietario del vehículo involucrado, máxime si éste era distinto del infraccionado. Para fundamentar este pronunciamiento, la Sala distinguió las posibles clases de responsabilidades derivadas de la infracción a la Ley de Tránsito y estima al respecto que “Como es bien sabido, las regulaciones que prevén y sancionan las conductas que quebranten las reglas de vialidad, participan de la naturaleza y restricciones que caracterizan a la ley penal en general. Por ello, entre los diversos principios aplicables –todos ellos de rango constitucional– destacan los del carácter estrictamente personal de la responsabilidad, así como el de debido proceso. El primero implica, desde luego, que no es posible reprochar una conducta punible activa u omisiva, ni imponer una sanción, más que a su autor y a las personas a quienes, por la índole de su participación en el supuesto fáctico, puedan asumir la calidad de cómplices o instigadores. Específicamente en materia de tránsito, esto se traduce en la exigencia de que la responsabilidad penal recaiga sobre el sujeto activo y nunca sobre un tercero ajeno al hecho. En cuanto al segundo principio, es igualmente claro, que la imposición de la pena tiene que estar necesariamente precedida de la oportunidad de ejercitar una defensa plena, sin la cual aquélla

resultaría frontalmente contraria a las más elementales garantías que caracterizan a un Estado democrático de derecho...»¹²⁷

Continúa analizando la Sala: "(El) principio constitucional del debido proceso, entendido como el procedimiento judicial justo, (...) es aplicable no sólo a los procesos penales, sino además, a todos los procesos sancionatorios judiciales y administrativos. Y concretamente, del artículo 39 se reconoce el principio de inviolabilidad de la defensa, ya que para ejercerla es necesario un procedimiento regulado en la ley; en tanto, la sentencia firme a que la que se refiere la norma constitucional, tiene que ser lógicamente el resultado de un juicio pendiente, en el que se hayan dado todas las garantías del debido proceso y derecho de defensa. En virtud de ello, es que es violatorio de este principio –y por ende, de los artículos 39 y 41 constitucionales– el pretender establecer sanción, ya sea administrativa o penal, sin que haya mediado procedimiento al efecto, como lo ha señalado en forma reiterada esta Jurisdicción (entre otras, ver sentencias número 02360-94 y 02130-94)." (Sentencia número 05773-98 de las quince horas seis minutos del once de agosto de mil novecientos noventa y ocho).¹²⁸

Del anterior análisis de la Sala, se puede llegar a las siguientes conclusiones:

- La Fiscalización Electrónica para sancionar contravenciones a la Ley de Tránsito solamente se podría aplicar si los medios electrónicos utilizados nos garanticen que se pueda reconocer a la persona que está conduciendo el vehículo automotor en el momento de la infracción. Tendrían que utilizarse cámaras de fotos de muy alta definición para ese cometido, o, que cada conductor porte un chip en su licencia o en su vehículo que lo identifique

¹²⁷ Sala Constitucional, Voto 438-01.

¹²⁸ Ídem

simultáneamente en el instante de cometer la infracción que fue captada por los medios electrónicos, esta opción sería poco viable por lo oneroso que resultaría dicho sistema.

- Jamás podría existir responsabilidad alguna del propietario registral del vehículo¹²⁹, ya que, como lo analiza la Sala, esta situación es constitucionalmente insostenible, viola el derecho al debido proceso, el derecho de defensa y la presunción de inocencia, todos estos derechos están constitucionalmente amparados.

La Sala Constitucional en su Sentencia número 05773-98 de las quince horas seis minutos del once de agosto de mil novecientos noventa y ocho de manera expresa prohíbe la aplicación de la fiscalización electrónica en virtud que ésta produce partes impersonales, debido a que estos, en el momento de ser llevados ante un Juez de Tránsito provocan juzgamientos en ausencia. Encontramos el razonamiento de la honorable Sala como correcto, sin embargo, se considera que ésta comete un error al analizar solamente una parte de la situación.

A continuación, se explican nuestra hipótesis:

Como en diversos momentos hemos indicado, la conducción es una acción realizada por un sujeto físico el cual ejerce este acto sobre un objeto, un vehículo automotor. Ante esta situación evidente, nos encontramos ante dos tipos diferentes de responsabilidad.

- **Subjetiva:** “El artículo 1045 del Código Civil establece el fundamento de la responsabilidad civil extracontractual subjetiva: “Todo aquél que por dolo, falta, negligencia o imprudencia, causa a otro daño, está obligado a repararlo junto con los perjuicios.” El deber de resarcimiento, en este caso, deriva del incumplimiento

¹²⁹ Podrían haber excepciones como permitir que un menor o incapaz conduzca un vehículo automotor.

culposo del principio general de no causar daño a los demás”. Para que haya responsabilidad se requiere que el daño haya sido ocasionado con culpa (negligencia, imprudencia o impericia) o dolo del agente” tal como lo define la Sala Primera de La Corte en la sentencia 34 de las 14:25 horas del 22 de marzo de 1991.

- **Objetiva:** “La hipótesis contenida en el artículo 1048 párrafo 3 ibidem es distinta.” El que encarga a una persona del cumplimiento de uno o muchos actos, está obligado a escoger una persona apta para ejecutarlos y a vigilar la ejecución en los límites de la diligencia de un buen padre de familia, y si descuidare esos deberes, será responsable solidariamente de los perjuicios que su encargado causare a un tercero con una acción violatoria del derecho ajeno, cometida con mala intención o por negligencia en el desempeño de sus funciones, a no ser que esa acción no se hubiere podido evitar con todo y la debida diligencia en vigilar. Esta es la responsabilidad civil indirecta o por hecho ajeno, en sus dos formas: “in eligendo” e “in vigilando”. La ley obliga a quien encarga a otro la realización de determinado trabajo, a elegir a alguien apto y vigilar la ejecución del encargado. Si el encargado, en ejecución del encargo y dentro del ámbito de confianza otorgado por el comitente, causa daños a terceros, estos se ven facultados para accionar directamente contra la persona que hizo el encargo” tal como lo define la Sala Primera de La Corte en la sentencia 34 de las 14:25 hrs del 22 de marzo de 1991. En esta forma de responsabilidad, se prescinde del elemento culpa como criterio de imputación y su lugar se pone una conducta o actividad (de un sujeto físico o jurídico) caracterizada por la puesta en marcha de una actividad peligrosa o la mera tenencia de un objeto peligroso. El riesgo creado y, más precisamente, la conducta creadora del riesgo es aquí el criterio de imputación ¹³⁰

La Sala en la sentencia que prohíbe la Fiscalización Electrónica hace referencia al primer tipo de responsabilidad al decir: “Como es bien sabido, las regulaciones que prevén y sancionan las conductas que quebranten las reglas de

¹³⁰ PÉREZ VASGAS, (Víctor), **Principios de responsabilidad civil extracontractual**, página 55.

vialidad, participan de la naturaleza y restricciones que caracterizan a la ley penal en general. Por ello, entre los diversos principios aplicables –todos ellos de rango constitucional– destacan los del carácter estrictamente personal de la responsabilidad, (...). El primero implica, desde luego, que no es posible reprochar una conducta punible activa u omisiva, ni imponer una sanción, más que a su autor y a las personas a quienes, por la índole de su participación en el supuesto fáctico, puedan asumir la calidad de cómplices o instigadores. Específicamente en materia de tránsito, esto se traduce en la exigencia de que la responsabilidad penal recaiga sobre el sujeto activo y nunca sobre un tercero ajeno al hecho. (Resaltado no es del original).

Sin embargo, durante el desarrollo de la acción de la conducción, tal como indicamos anteriormente, no existe solamente la participación de un sujeto, si no también de un objeto: el vehículo automotor.

El objeto puede o no ser propiedad del conductor que infringe la normativa de tránsito. Consecuentemente, pueden ocurrir dos situaciones cuando un conductor infringe la Ley de Tránsito:

a) El conductor es dueño registral del automotor.

En esta hipótesis, el conductor será la única persona directamente responsable de la infracción cometida, además de los daños que incurrió con el mueble de su propiedad.

b) El conductor no es dueño registral del automotor.

En esta segunda hipótesis, existen dos sujetos responsables de la infracción cometida y los daños provocados:

- El conductor: en virtud que su accionar quebrantó las normas de tránsito.

- El propietario registral: con respecto de este sujeto, lo que existe es una responsabilidad objetiva, en este caso, “in eligendo” al permitir que una persona no apta para la conducción realizara ésta con un objeto de su propiedad.

En esta segunda hipótesis, existe una solidaridad entre el conductor y el propietario registral, a la luz del **artículo 1046 del Código Civil** “La obligación de reparar los daños y perjuicios ocasionados con un delito o cuasidelito, pesa solidariamente sobre todos los que han participado en el delito o cuasidelito, sea como autores o cómplices y sobre sus herederos.” Siendo esta solidaridad definida, también, por nuestra Ley de Tránsito en el numeral 187 inc a) de esta Ley "Responderán solidariamente con el conductor: a) El dueño de un vehículo que permita que lo conduzca una persona carente de la respectiva licencia o bajo los efectos del licor o drogas enervantes. b) Las personas físicas o jurídicas que, por cualquier título, exploten vehículos con fines comerciales o industriales, incluyendo el transporte público."

Tal como hemos indicado con anterioridad, en muchas ocasiones, la Fiscalización Electrónica no logra captar la identidad del conductor, sin embargo, siempre se logra captar el número de placa del vehículo automotor identificando, así al propietario registral.

Como segundo elemento que, en el criterio de la Sala impide se aplique en nuestro país este tipo de Fiscalización, es la violación al Debido Proceso, en los siguientes términos:

"(El) principio constitucional del debido proceso, entendido como el procedimiento judicial justo, (...) es aplicable no sólo a los procesos penales, sino además, a todos los procesos sancionatorios judiciales y administrativos. Y concretamente, del artículo 39 se reconoce el principio de inviolabilidad de la defensa, ya que para ejercitarla y es necesario un procedimiento reglado en la ley; en tanto la sentencia

firme a que la que se refiere la norma constitucional, tiene que ser lógicamente el resultado de un juicio pendiente, en el que se hayan dado todas las garantías del debido proceso y derecho de defensa. En virtud de ello, es que es violatorio de este principio –y por ende de los artículos 39 y 41 constitucionales– el pretender establecer sanción, ya sea administrativa o penal, sin que haya mediado procedimiento al efecto, como lo ha señalado en forma reiterada esta Jurisdicción (entre otras, ver sentencias número 02360-94 y 02130-94)." (Resaltado no es del original.)

Es extraño el razonamiento de la Sala en virtud que el artículo 149 de la Ley de Tránsito, otorga, en sus párrafos 4 y 5 el derecho y plazo para recurrir ante las autoridades respectivas a los supuestos responsables de la infracción:

Artículo 149:

(...)

Todos los partes impersonales consignarán, en forma impresa, el derecho del supuesto infractor de acudir ante la alcaldía de tránsito correspondiente, a hacer valer sus derechos, dentro de los ocho días hábiles siguientes a su notificación.

La Dirección General de la Policía de Tránsito debe notificar el parte impersonal, dentro del plazo de diez días hábiles posteriores a la infracción, a quien figure como propietario del vehículo, en la última dirección que conste en el registro de la Dirección General de Educación Vial." (El resaltado no es del original.)

Además en los artículos 150, 151 y 152, se describe el procedimiento mediante el cual el Propietario Registral podrá oponerse a los hechos detallados en la boleta de tránsito:

ARTÍCULO 150.- La boleta de citación será de conocimiento inmediato del Consejo de Seguridad Vial, que ordenará a la Dirección General de Educación Vial, por cualquier medio, la anotación en el asiento de la licencia de conducir del infractor.

Lo dispuesto en este artículo procederá siempre y cuando el supuesto infractor no haya interpuesto apelación alguna dentro del plazo establecido por el artículo 151 de esta Ley.

ARTÍCULO 151.- El supuesto infractor podrá recurrir, ante la Dirección General de Tránsito, por medio de la Unidad de Control, ante los

funcionarios acreditados de esta Unidad, en las delegaciones que corresponda, de acuerdo con la competencia territorial, dentro del plazo improrrogable de diez días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de la confección de la boleta.

ARTÍCULO 152.- Si dentro del plazo indicado el infractor acude ante la Unidad de Control de la Dirección General de Tránsito competente, la oficina levantará la información sumaria correspondiente, mediante el formulario de rigor, en el cual se estamparán los motivos fundados de la inconformidad, así como la prueba de descargo que estime oportuna y resolverá sobre las alegaciones que el infractor presente. Contra lo resuelto, no cabrá recurso administrativo alguno.

Si el infractor no está conforme con lo resuelto, podrá plantear su inconformidad ante la Unidad de Control indicada, dentro del tercer día contado a partir de la fecha en que se le notifique; la planteará en un escrito en el que explique las razones de su inconformidad, ofrezca la prueba correspondiente y señale el lugar o la forma para oír notificaciones. En este caso, en un plazo máximo de tres días hábiles, el legajo junto con la boleta original, será remitido al despacho judicial de tránsito al que por competencia le corresponda el conocimiento del asunto. Una vez recibida la documentación, el despacho judicial procederá a señalar la audiencia oral y pública, donde se citará y se escuchará la prueba testimonial, si existe, así como al inspector de tránsito actuante; además, se analizará la prueba documental que sea aportada. Finalizada la audiencia, se fijará la hora para la lectura integral de la sentencia dentro de las veinticuatro horas siguientes; contra esta no cabrá recurso ulterior.

Durante las mismas audiencias, el Propietario Registral tendrá la oportunidad de presentar prueba de descargo, tal como por ejemplo la denuncia de robo del automotor realizada antes del acaecimiento de los hechos. El doctor Pérez indica las otras eximentes de responsabilidad para el Propietario Registral: En este tipo de responsabilidad, una vez establecido el comportamiento dañoso, la ley admite como únicas causas eximentes la fuerza mayor o el propio hecho de la víctima. Es decir, no cabe prueba exonerativa alguna respecto de una posible ausencia de culpa o dolo en la conducta dañoso, sólo procede la demostración fehaciente de un hecho ajeno que motivara dicho comportamiento. En estos casos, la carga de la prueba se invierte y corresponde al demandado probar la existencia de la causa eximente de responsabilidad alegada.

Consideramos que la norma en cuestión debe establecer que lo que existe es una responsabilidad solidaria entre conductor y propietario registral, de esta forma, el propietario podrá exigir el pago de la multa al conductor.

1- Fiscalización Electrónica en Chile.

La Ley de Tránsito de Chile, en su articulado, permite la utilización de la Fiscalización Electrónica para controlar las conductas indebidas de los conductores. Procederemos a citar diversos artículos y entre éstos haremos las acotaciones del caso.

“Artículo 4º.- Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones a Art.2º a) que se refiere la presente ley, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan. Asimismo, fiscalizarán el cumplimiento de las normas sobre jornada de trabajo de los conductores de Art. 1º N° 2 vehículos destinados al servicio público de pasajeros o de carga, contenidas en el Código del Trabajo, y denunciarán su incumplimiento al Juzgado del Trabajo correspondiente.

Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los equipos de registro de infracciones podrán consistir en películas cinematográficas, fotográficas, fonográficas u otras formas de reproducción de la imagen y del sonido y, en general, en medios aptos para producir fe.

Las normas de tránsito cuyo cumplimiento se fiscalice mediante el uso de los equipos antes mencionados deberán estar señalizadas de conformidad

a las disposiciones del Manual de Señalización de Tránsito, cuando corresponda.

El reglamento, que se expedirá por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, contemplará los estándares técnicos que tales equipos deberán cumplir en resguardo de su confiabilidad y certeza, y establecerá las condiciones en que han de ser usados para que las imágenes u otros elementos de prueba que de ellos se obtengan puedan servir de base para denunciar infracciones o contravenciones. Entre estas últimas, dispondrá especialmente la existencia de señales de tránsito que adviertan con claridad y en forma oportuna a los conductores los sectores en que se usan estos equipos; y adoptará medidas tendientes a asegurar el respeto y protección a la vida privada, tal como la prohibición de que las imágenes permitan individualizar a los ocupantes del vehículo. (...)
(Resaltado no es del original)

El aspecto resaltado a la vista del lector es el que se encuentra subrayado sobre estas líneas:

“(...) adoptará medidas tendientes a asegurar el respeto y protección a la vida privada, tal como la prohibición de que las imágenes permitan individualizar a los ocupantes del vehículo. (...)”

Lo anterior, debido a que la Sala Constitucional en el voto que comentamos en este acápite, señala como un defecto de la Fiscalización Electrónica:

“(...) en materia de tránsito, esto se traduce en la exigencia de que la responsabilidad penal recaiga sobre el sujeto activo y nunca sobre un tercero ajeno al hecho. (...)”

Es decir, en Chile, a diferencia y en contra del criterio de la Sala, se debe proteger el Derecho a la Privacidad durante el uso de este tipo de fiscalización.

Pero aún así, el argumento de la Sala no ha sido refutado. Continuemos con el análisis de otras normas chilenas.

“TÍTULO XV (ARTS. 170-177)

DE LA RESPONSABILIDAD POR LOS ACCIDENTES

Artículo 174.- De las infracciones a los preceptos del tránsito será responsable el conductor del vehículo.

El conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último acredite que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables de los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso del vehículo; todo sin perjuicio de la responsabilidad de otras terceras personas, en conformidad a la legislación vigente.

(...)” (Resaltado no es del original)

El primer inciso del artículo en cuestión nos señala la responsabilidad subjetiva del conductor al cometer una infracción de tránsito.

El segundo prescribe la corresponsabilidad existente entre conductor y propietario del vehículo en el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por el uso del automotor.

“Artículo 175.- Salvo prueba en contrario, las infracciones que se deriven del mal estado y condiciones del vehículo serán imputables a su propietario, sin perjuicio de las responsabilidades que corresponde al conductor.

También serán imputables al propietario, las contravenciones cometidas por un conductor que no haya sido individualizado, salvo que aquél acredite que el vehículo le fue tomado sin su conocimiento o sin su autorización expresa o tácita.

Las infracciones de responsabilidad del propietario del vehículo serán de cargo de éste, o del tenedor del Art.2º, mismo cuando aquél haya cedido la tenencia o posesión del vehículo en virtud de un contrato de arrendamiento o a cualquier otro título.

Para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del tenedor del vehículo, de acuerdo a lo contemplado en los incisos anteriores, el propietario del mismo deberá individualizarlo de manera tal de permitir su

notificación. En caso de no poder practicar tal notificación, por ser inexistente o no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, se dejará constancia de tal circunstancia en el proceso, debiendo el juez hacer efectiva la responsabilidad infraccional en contra del propietario del vehículo.

No obstante lo señalado en el inciso anterior, respecto de la infracción contenida en el artículo 118 bis de la presente ley, será siempre responsable la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el conductor del mismo.

La suspensión o cancelación de la licencia de conducir sólo es aplicable por infracciones cometidas conduciendo personalmente un vehículo.”
(Resaltado no es del original)

El primer párrafo de esta norma prescribe la responsabilidad objetiva que tiene el dueño de un automotor, esto por el riesgo implícito que conlleva la circulación de un automotor.

En su segundo párrafo, la norma indica que ante la imposibilidad de identificar al conductor, el propietario registral será el responsable de la infracción cometida por el primero.

A criterio de la Sala Constitucional esto es una aberración y es inconstitucional. Tal como señalamos en nuestro anterior análisis, consideramos que el criterio de la Sala es erróneo, ya que no se violenta el Principio de Debido Proceso, en virtud, tal como lo indica este artículo, que el propietario registral tiene la posibilidad de descargar su responsabilidad sobre la comisión de esta falta, al demostrar que el vehículo fue utilizado sin su autorización. Además, la norma en estudio, en su párrafo cuarto, indica que el propietario deberá individualizar de forma precisa al conductor o tenedor del vehículo, a fin de que el mismo reciba la sanción a la falta cometida. De esta forma, el propietario al individualizar al conductor infractor de la norma no solamente ejerce su derecho a defensa si no que también se convierte en un coadyudante de la Policía de Tránsito y del Juez al brindar información vital para la conclusión de las pesquisas. Pero aún más

importante que esto, evitando así que los conductores irresponsables e inescrupulosos hagan un uso abusivo del derecho al Debido Proceso, abuso prescrito como ilegal por el artículo 22 del Código Civil y evitando que las acciones de estos queden en la impunidad.

E) CONGESTIÓN VEHICULAR

En nuestro país, el problema de congestión vehicular es cada día más frecuente y creciente en las distintas ciudades. Existe una serie de factores que han tendido a agravar este problema, el principal de ellos es el mayor crecimiento de la tasa de motorización en comparación con la tasa de crecimiento de la infraestructura, lo cual se debe a una baja tasa de inversión, tanto en infraestructura vial urbana como interurbana. Esto se traduce en un exceso de demanda por el uso de la infraestructura existente, que es escasa.

Podríamos proponer como solución a este problema la ampliación de las vías para que mayor cantidad de vehículos puedan circular en las ciudades, pero lamentablemente en Costa Rica no es viable, es imposible ampliar la mayor parte de nuestras carreteras por el hecho de que éstas están muy cerca de las casas o comercios, no hay espacio para realizar dicha ampliación -vemos el caso de San José centro, en donde es inimaginable pensar en ampliar las carreteras-, ya no hay espacio ni se puede estar constantemente construyendo infraestructura para acomodar un mayor flujo vehicular. Los costos de expropiar para ampliar carreteras serían elevadísimos. Se han implementado medidas como la prohibición de que ciertos números de placa circulen en ciertos días, pero dicha medida ha resultado infructuosa debido a que la multa por violar dicha norma es de apenas cinco mil colones, ergo, los conductores no temen irrespetar dicha prohibición.

Otra problemática vinculada a la congestión vehicular es el transporte público que ingresa a San José. El sistema de transporte del Gran Área Metropolitana está colapsado; esto por su diseño de hace más de medio siglo, según el cual cientos de rutas convergen en el centro de San José. La idea de que cada pueblo tuviera su propia ruta hasta el centro económico del país ha generado esta problemática. El ex – subdirector de planificación sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes Ronald Flores explicó en una entrevista del periódico La Nación que cuanto más cerca del centro estén las paradas de autobuses, más se congestionan las vías, por ejemplo: las rutas de Vargas Araya, Cedros, San Rafael, Calle Siles, Barrio Pinto, Granadilla, Curridabat, Tirrases, Concepción, San Ramón, entre otras, convergen en la radial de San Pedro y viajan hasta el centro de San José.¹³¹

1- Tarificación Vial

Cabe señalar el importante rol del sistema de precios como asignador de recursos. Si en un mercado competitivo existe exceso de demanda y los precios son flexibles, el exceso de demanda desaparece disminuyendo la escasez, mediante un aumento en la oferta de bienes, o bien, mediante un alza de los precios. La infraestructura vial representa un bien escaso en los momentos de mayor congestión: existe un exceso de demanda y, dado que no es posible aumentar la oferta rápidamente, se produce congestión. Además, no existe un precio explícito que permita incorporar este efecto y así disminuir el exceso de demanda.¹³²

¹³¹ FORMOSO (Andrés), **Propuesta Concreta**, periódico La Nación. Sección Caja de Cambios, jueves 19 de abril del 2007, p. 4.

¹³² DOMPER (María), **Congestión vehicular y tarificación vial**, Serie Informe económico N° 137, Santiago, Chile, 2003, Pág. 4.

Disponible en: www.lyd.com/biblioteca/serie/Economico/137_serie_informe_economico.pdf

Con frecuencia, conviene reducir la congestión y, en general, se reconoce que la manera más eficiente de lograrlo es a través de la aplicación de peajes o tarifas. El costo medio, corresponde al valor pagado por cada usuario de la vialidad, en términos del valor de su propio tiempo, del combustible consumido por su vehículo, del mantenimiento del mismo, etc. El costo marginal es el aumento del costo total del transporte provocado por cada nuevo vehículo en las vías. El monto óptimo del peaje o tarifa es el correspondiente a la diferencia entre el costo medio y el costo marginal. En situaciones de congestión aguda, el costo marginal es muy superior al costo medio, ya que cada nuevo usuario de la vialidad demora a los demás, ocasionándoles mayores costos de tiempo y de operación de sus vehículos.¹³³ Sin embargo, el cobro de un peaje en el momento de la circulación vehicular puede generar mayores congestionamientos de los que se pretenden disminuir, esto por la gran cantidad de vehículos existentes y por las filas que se generarían.

Es, desde este problema, que surge la propuesta de la tarificación vehicular, que básicamente consiste en cobrar a cada usuario de la vialidad una suma igual al costo de la congestión que causa. Es decir, se cobraría a cada vehículo que circula un valor igual al aumento de costo (tiempo y operación vehicular) que para todos los demás usuarios de ese momento significa la presencia de ese vehículo adicional.

La idea de cobrar por la congestión existe desde el decenio 1920, pero permaneció muchos años como curiosidad, porque a nadie se le ocurrió cómo aplicarla en la práctica. Especialmente en los USA, en la década de 1950, se desarrollaron otras ideas, totalmente equivocadas, sobre la tarificación de los viajes. La idea empezó a tomar vuelo en la primera parte del decenio 1960, especialmente en Inglaterra, por los primeros indicios de que sería factible cobrar, en la práctica. Se elaboraron los primeros estudios cuantitativos. En Singapur, en

¹³³ CEPAL, *Congestión del Tránsito Urbano: Alternativas para su control*, Boletín Fal (FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE), Disponible en: <http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/3/5003/fal145.htm>.

1975, se aplicó el concepto por primera vez, y, discutiblemente, como única vez hasta el momento.¹³⁴ En julio de 2001, se anunció la aplicación de la medida en Londres, ciudad que es un ejemplo mundial en la aplicación de la tarificación vehicular, dicha medida redujo en un 30% la congestión vehicular en la zona tarifada.

Para determinar cuánto se debe cobrar, es necesario cuantificar, en términos monetarios, el aumento en costos de todos los demás ocupantes de una vía, debido a la entrada al flujo de un vehículo más. Ese aumento en costo se relaciona principalmente con el mayor consumo de tiempo personal. El objetivo es cobrar por la congestión creada, no recaudar plata.¹³⁵

La tarificación no significa que no sería conveniente ampliar la capacidad de las vías, en caso de que análisis económicos lo justifiquen, la sumatoria de las tarifas viales pagadas por el uso de los distintos tramos de la red vial, no es indicador de los beneficios que producirá invertir en la ampliación de dichos tramos. Es decir, la tarificación vial idealizada no libera a los planificadores de transporte de la obligación de llevar a cabo evaluaciones económicas de los proyectos de ampliación de la red vial.¹³⁶

Existen mecanismos electrónicos que permiten cobrar tasas que dependen de la combinación de lugar y hora, o directamente de la congestión en cada momento. Pero, normalmente, se piensa en partir con un sistema sencillo, aplicando precios por circular o ingresar a un área determinada, por ejemplo, el caso de Inglaterra se cobra 5 libras esterlinas por entrar al centro de Londres.

¹³⁴ THOMSON (Ian), **Tarificación Vial**, Programa CEPAL: Control de Congestión, Seminario sobre medidas de control de la congestión de tránsito, Santiago Chile, Disponible en: www.eclac.cl/

¹³⁵ Ver THOMSON, Opcit. Disponible en: www.eclac.cl/

¹³⁶ CEPAL, **Congestión del Tránsito Urbano: Alternativas para su control**, Boletín Fal (FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE), Disponible en: <http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/3/5003/fal145.htm>.

En el seminario sobre medidas de control de la congestión urbana¹³⁷ se explica detalladamente en que consiste el sistema electrónico de tarificación vial: consiste en el cobro automatizado de la tarifa al pasar por cada lugar tarificado. Para los efectos señalados, en cada vehículo debe instalarse un equipo, denominado transponder, que es captado por antenas ubicadas en los puntos de cobro. Hay básicamente dos modalidades:

- *Transponder* que identifica al usuario; el cobro se efectúa mediante cuenta enviada periódicamente al interesado o cargada a una cuenta previamente identificada por éste. Este sistema se conoce también como “peaje de segunda generación”, en contraposición al cobro en estaciones tradicionales. Tiene el inconveniente que identifica en qué momento un usuario pasó por un determinado lugar, lo que podría ser considerado una invasión de la privacidad.
- *Transponder* que incluye una tarjeta valorizada prepagada, desde la cual se realiza el cobro, descontando en cada lugar el valor correspondiente. Se conoce, también, como “peaje de tercera generación”. Si bien es cierto, que es de una tecnología más compleja, permite resguardar la identidad del usuario siempre que la tarjeta incluida en el *transponder* tenga saldo suficiente.

Los sistemas electrónicos deben incluir, para su correcto funcionamiento, varios subsistemas, entre los cuales se cuentan:

- detección y clasificación de vehículos: debe ser capaz de identificar los vehículos sujetos a pago y los que están exentos; asimismo, debe poder

¹³⁷ BULL (Alberto), **Medidas de control de la congestión vial urbana actuando sobre la demanda**, Seminario sobre medidas de control de la congestión urbana, CEPAL, Santiago, Chile, impartido del 20 al 21 de marzo del 2002, Pag 27.
Disponible en: www.eclac.org/Transporte/noticias/noticias/8/9178/ContrDm4.doc

manejar simultáneamente todos los carriles de circulación y en caso contrario, encauzar oportunamente el tránsito en carriles segregados;

- avisos al conductor de próximo cobro;
- materialización del cobro propiamente tal de la tarifa;
- identificación de los infractores: normalmente se efectúa tomando una fotografía de la placa del vehículo sospechoso (por no tener transponder o saldo en su tarjeta u otra causa);
- comunicación antena - transponder y antena - computador de control;
- administración, que incluye la facturación o cobro y la denuncia de los infractores.

Normalmente, no se contempla cobrar al transporte público, por razones sociales y prácticas. También, sería injusto cobrar a personas residentes del área tarifada.

Dentro de los aspectos positivos de implementar este sistema, encontramos los siguientes:

- Corregiría fallas en el sistema de precios por el uso del espacio vial, que dan como consecuencia una demanda excesiva.
- Llega a la raíz del problema de la congestión.
- Sería progresivo, en el sentido de cobrar a los, relativamente adinerados, automovilistas.
- Traería beneficios medio-ambientales.
- Permite generar fondos para inversión en transporte público.
- Funcionaría bien, si hay buenas alternativas al uso del auto.

Dentro de los aspectos negativos, podríamos mencionar los siguientes:

- Los costos de un mecanismo que permita cobrar tarifas óptimas en todos los puntos de la red, en todas las horas del día, actualmente permanecen inalcanzables. Tienden a bajar, pero aún son significativos. Este hecho es reconocido por los economistas de transporte, que proponen alternativas más sencillas, y por ende menos eficientes, a la tarificación vial idealizada, como por ejemplo: la venta de licencias o permisos suplementarios que otorgan el derecho de ocupar el espacio vial de la zona congestionada. La menor eficiencia intrínseca de un sistema de licencias suplementarias deriva de la incapacidad de discriminar entre las distintas calles y entre diversos períodos del día, con niveles de congestión de magnitud diferente. Las limitaciones señaladas inhabilitan a este sistema de penalizar correctamente a la circulación en todos los puntos o instantes de mayor congestión redireccionando el tráfico hacia vías y/u horarios menos congestionados. Además, tales sistemas simplificados de tarificación vial, no permiten que el monto cobrado sea proporcional al tiempo de uso del espacio vial en el área tarifada, considerando indistintamente un breve lapso de uso y otro extenso.¹³⁸
- Existe el problema de la concentración de tránsito en vías, u horas, inmediatamente fuera del área o período tasado.
- Existe el problema de los residentes del área tarifada - cobrarles es eficiente en el corto plazo, pero sería socialmente injusto.
- Tiene un impacto, no totalmente claro, sobre el padrón de desarrollo urbano.
- No funciona eficientemente, si no hay opciones atractivas al uso del auto en las áreas y los horarios tarifados.

Jurídicamente encontramos los siguientes cuestionamientos a esta medida:

¹³⁸ CEPAL, **Congestión del Tránsito Urbano: Alternativas para su control**, Boletín Fal (FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE), Disponible en: <http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/3/5003/fal145.htm>.

1) Por lo general, la infraestructura vial, que comprende principalmente calles y avenidas, es considerada un bien público y, como consecuencia, se le asocia un precio nulo a su uso.

2) Se podría infringir la libertad de tránsito, ya que, para ejercerla se exige pagar un canon.

3) Se podría infringir el derecho fundamental de la intimidad.

A pesar de lo anterior, podríamos justificar su utilización de la siguiente manera:

Según la autora chilena María de la Luz Romper "...en las horas de mayor flujo vehicular, donde aumenta la demanda por el uso de la infraestructura vial, las vías dejan de ser bienes públicos puros, ya que aparece la característica de rivalidad en su uso: al ser la infraestructura vial limitada, el exceso de demanda por su uso impide la utilización simultánea de las vías por parte del resto (los vehículos ocupan espacio, el cual es limitado). Dado lo anterior, surge el concepto de escasez del bien público y, por lo tanto, un valor por su uso alternativo."¹³⁹ Por lo tanto, el hecho de que la carretera sea un bien público no es impedimento para aplicar dicha medida.

Con respecto de los otros cuestionamientos de que se podría infringir la libertad de tránsito o el derecho a la intimidad la Sala Constitucional de Costa Rica ha dicho reiteradamente que "(...) el ejercicio de las libertades constitucionales puede ser objeto de regulación, cuando se encuentre de por medio derechos o intereses de la colectividad, como la salud pública y el orden público (...)"¹⁴⁰. En este caso estamos en presencia de un derecho colectivo –un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, consagrado en el artículo 50 párrafo segundo de la

¹³⁹ DOMPER (María), **Congestión vehicular y tarificación vial**, Serie Informe económico N° 137, Santiago, Chile, 2003, pág 4.

Disponible en: www.lyd.com/biblioteca/serie/Economico/137_serie_informe_economico.pdf

¹⁴⁰ Sala Constitucional, Voto 0537-98.

Constitución Política de Costa Rica-, ergo, en virtud de este análisis de la Sala Constitucional, podríamos limitar la libertad de tránsito y el derecho a la intimidad para aplicar la tarificación vehicular.

2- Disminuir la flota vehicular.

El peligro que suponen los automóviles para las personas deriva del hecho de que el cuerpo humano no está preparado para soportar las colisiones o impactos de diversas clases que pueden provocar los automóviles a partir de ciertos umbrales de velocidad. En términos físicos, ocurre que el organismo humano no puede absorber sin daños la energía mecánica entregada por tales colisiones. En consecuencia, es la propia existencia de automóviles circulando por encima de esos umbrales de velocidad la que constituye en sí misma el peligro. Y el grado de peligro reinante será proporcional al número de automóviles en circulación, y a su energía cinética, que es a su vez proporcional a la masa de los automóviles y al cuadrado de su velocidad.¹⁴¹

En suma, al aumentar el número de automóviles, su masa, y su velocidad, aumenta el peligro creado por la circulación. Pero resulta que la prosperidad de la industria del automóvil depende del aumento simultáneo y constante de estos tres factores, esto es, de la venta de más automóviles, más grandes, y más potentes.

¹⁴¹ ESTEVAN (Antonio). **Los accidentes de automóvil: una matanza calculada**, Madrid, España, Instituto Juan de Herrera, 2001. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>

Como dijo Lee Iacocca, el famoso gestor de empresas automovilistas que salvó a Chrysler de la quiebra en los años ochentas, "coches pequeños significan beneficios pequeños".¹⁴²

Los accidentes de tráfico mortales han sido considerados hasta hace muy poco tiempo como una consecuencia inevitable de la existencia de los automóviles¹⁴³, el elemento más peligroso en el tránsito es el automóvil¹⁴⁴, por lo tanto, es comprensible que las mayores limitaciones al derecho del tránsito se le impongan a las personas que utilizan vehículos automotores para transitar.

En pos de la seguridad en nuestras carreteras lo más prudente y lógico es tratar de reducir el porcentaje de vehículos que entran a nuestro país al año y sacar de nuestras carreteras vehículos que por razones técnicas ya no debieran estar circulando.

En Costa Rica. se propuso un importante proyecto de ley el cual no fue aprobado y que tenía como propósito disminuir el daño ambiental producido por los vehículos automotores, pero implícitamente también buscaba la disminución de la flota vehicular, se trata del proyecto de ley N° 15612 llamado "Ley para facilitar la modernización de la flota de vehículos particulares en Costa Rica" que pretendía que los costarricenses pudiesen adquirir automóviles nuevos o de modelos recientes –diez años más antiguos al año en curso-, se propuso la reducción de los impuestos de dichos vehículos. El proyecto poseía una medida muy drástica que era la posible prohibición para circular de todos los demás vehículos que no fueran nuevos o que no fueran usados de menos de diez años

¹⁴² Ver ESTEVAN, Opcit. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>

¹⁴³ Ver ESTEVAN, Opcit. <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>

¹⁴⁴ La palabra se utiliza en sentido amplio, tomando en cuenta los demás vehículos automotores.

de fabricación, se pretendía reformar el artículo 31 de la Ley de Tránsito de la siguiente manera:

“Artículo 31.- Requisitos mínimos para la circulación de vehículos.

Todo vehículo automotor, sus remolques y semirremolques, de propiedad privada o de entidades públicas, deben cumplir obligatoriamente, con los siguientes requisitos mínimos referentes a los requisitos de importación, dispositivos y a las medidas de seguridad:

- a) Se define vehículo nuevo a todo aquel automotor no usado, nunca inscrito, ni registrado en el país de origen. Se define como vehículo usado aquel modelo diez años menor que el año vigente calendario.
- b) Solo se autorizará la importación de vehículos usados cuyos modelos sean diez años menores que el año vigente calendario. Se exceptúan vehículos que por su carácter histórico o especial determine la autoridad competente, según reglamento que se emitirá sobre el particular.”

Aplicar un proyecto así traería grandes beneficios, se descongestionarían las calles costarricenses y el riesgo de sufrir un accidente de tránsito disminuiría, sin embargo, consideramos esta medida totalmente inconstitucional, ya que es contrario al artículo 45 de la Carta Magna de Costa Rica que dispone: “La propiedad es inviolable; a nadie puede privarse de la suya sino es por interés público legalmente comprobado, previa indemnización conforme la Ley”. Este concepto constitucional de propiedad es más amplio por cuanto comprende todos los derechos patrimoniales de una persona –es decir todo lo que pueda tener valor económico-.¹⁴⁵ El proyecto de ley mencionado solamente se podría aplicar si se expropia a todas las personas para quitarles su vehículo que no cumple con las características descritas, lo que a todas luces es ilógico e improcedente.

¹⁴⁵ Sala Consticional, Voto 2050-91

F) APTITUD PSICOFÍSICA DE LOS CONDUCTORES

En concordancia con el principio de capacidad o aptitud psicofísica, para prevenir y reducir la accidentalidad en el transporte, una de las líneas de actuación gira en torno a la evaluación psicofísica de los conductores y su aptitud para conducir. Esta sección, tiene como objetivo determinar la capacidad de un sujeto para conducir un vehículo y la no existencia de enfermedad o deficiencia que pueda suponer incapacidad (No competencia) para conducir.

La aptitud psicofísica de una persona para conducir un vehículo no es la misma durante toda su vida, por esta razón, es importante que las pruebas médicas y psicológicas que se realicen para determinar si una persona es apta para conducir deben realizarse tanto para la obtención de la licencia de conducir por vez primera, como para las renovaciones que realice la persona del permiso de conducir.

Las líneas de actuación para la prevención y la reducción de la accidentalidad en España giran en torno a la evaluación psicotécnica de los aspirantes a obtener o renovar el permiso de conducción. Esta evaluación, que se lleva a cabo por un equipo multidisciplinar integrado por un médico, un psicólogo y un oftalmólogo, se realiza en centros de reconocimiento específicos, y tiene como objetivo principal el determinar la capacidad de un sujeto para conducir un vehículo.¹⁴⁶

¹⁴⁶ DE MONCADA (Hugo), **Exploración Psicotécnica de Conductores: Una propuesta para la Evaluación de la Toma de Decisiones en Situaciones de Riesgo para la Conducción**, Instituto universitario de tráfico y de seguridad vial (INTRAS), Universidad de Valencia. Disponible en: <http://www.psicologia-online.com/ciopa2001/actividades/07/index.html>

El artículo 63 inciso 4 de la Ley de Tránsito de España señala que:

“La Administración podrá declarar la pérdida de vigencia de las autorizaciones reguladas en este Título cuando se acredite la desaparición de los requisitos sobre conocimientos, habilidades o aptitudes psicofísicas exigidas para el otorgamiento de la autorización.

Para acordar la pérdida de vigencia, la Administración deberá notificar al interesado la presunta carencia del requisito exigido, a quien se le concederá la facultad de acreditar su existencia en la forma y plazos que reglamentariamente se determinen.”

Este artículo faculta a las autoridades españolas a quitarle la licencia de conducir a aquella persona que no tenga las aptitudes psicofísicas necesarias para conducir un vehículo automotor. No se violenta ningún derecho fundamental por el hecho de que esta medida es una garantía que tutela el derecho fundamental más importante de todos: la vida.

En Costa Rica, para la obtención de la licencia de conducir por primera vez, así como para su renovación, es obligatorio llevar un dictamen médico que puede ser realizado por cualquier doctor. Esta situación es deplorable por las siguientes razones:

- No existe garantía de que el profesional que administra la evaluación lo hará de manera honesta.
- No se evalúa el estado mental de las personas en el momento de realizarse el examen médico.
- Las pruebas físicas que se realizan en las pruebas de este tipo son insuficientes para determinar un padecimiento que limite las capacidades de un conductor.

Esta situación de nuestro país contrasta con la normativa española que exige que el Informe de aptitud psicofísica, expedido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado¹⁴⁷. En España, los *centros de reconocimiento médico y psicotécnico* (CRMP), tienen como objetivo la evaluación de las condiciones de aptitud psicofísica, para determinar la capacidad de los conductores y, según ello, establecer en caso necesario las restricciones, adaptaciones o limitaciones que permitan unas condiciones de conducción más seguras.¹⁴⁸

Como se analizó con anterioridad, la acción de conducir un vehículo de cualquier tipo no es un derecho fundamental, ergo, es totalmente procedente que el estado costarricense sea más riguroso para determinar la capacidad psicofísica de los conductores.

G) MOTIVACIÓN E INCENTIVOS

Este programa tiene como objetivo perfeccionar e inhibir el comportamiento de los conductores en determinadas situaciones:

¹⁴⁷ Reglamento General de Conductores de España, **Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo**, Disponible en: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd772-1997.t1.html#reglamento

¹⁴⁸ MONTORO GONZÁLEZ (Luis), y MIRABET LIS (Enrique), **El modelo de reconocimiento médico y psicotécnico en el contexto de la 2ª directiva**, Revista Española Salud Publica vol.77 no.1 Madrid Jan./Feb. 2003, Disponible en: www.scielosp.org/scielo

- En el plano gerencial, las técnicas de motivación pueden aplicarse a través de beneficios socioeconómicos o por la imposición de normas rígidas, entre otros medios. Los beneficios económicos incluyen las ganancias obtenidas con la reducción de accidentes, el menor consumo de combustible y el menor desgaste de las piezas. Estos beneficios causan un impacto en los premios y franquicias cobrados por las compañías aseguradoras que tienden a ofrecer precios más competitivos para sus clientes.
- En cuanto a los conductores, algunas técnicas de motivación están relacionadas con mejoras en la seguridad personal; reducción de las pérdidas financieras generadas por vehículos parados o fuera de circulación; y reconocimiento profesional a través de incentivos y premios.¹⁴⁹
- Si se implementa el sistema de puntos, a los conductores que no hayan cometido ninguna infracción a la Ley de Tránsito en un periodo determinado se les subirá la cantidad de puntos.
- Algunos premios a buenos conductores que no tengan infracciones de tránsito en un período de tiempo determinado podrían ser:
 - Reducciones graduales o exoneraciones del impuesto al ruedo.
 - Que no tenga que pagar por la Revisión Técnica Vehicular.

H) SUSPENSIÓN DE LA LICENCIA

¹⁴⁹ AWANE, T. *Integrating Simulators in Motorcycle Safety Education*, págs 26-35. Citado por GOLD (Philip), *Reduciendo Accidentes. El papel de la fiscalización del tránsito y de la capacitación de conductores*, Editorial Banco Interamericano de Desarrollo, Washington D.C, Estados Unidos, 2002, p. 67.

Al ser la sanción más severa de la actual Ley de Tránsito de Costa Rica merece un análisis individualizado. Consideramos apropiado que antes de iniciar el análisis en cuestión, observemos no solamente la figura sancionatoria, si no también, la adquisición de la Licencia de Conducción y/o Permiso de Aprendizaje.

Nuestra Ley de Tránsito regula dos autorizaciones administrativas diferentes por medio de las cuales se permite a los conductores realizar legalmente la acción de conducir.

Estas figuras se denominan Permiso de Aprendizaje y la Licencia de Conducir. Estos términos son definidos de la siguiente forma:

Licencia: Autorización o permiso. Documento donde consta una facultad para obrar.

Permiso: Autorización que un superior jerárquico, en cualquier escala, inclusive la familiar, concede para hacer o decir al que suele recabar tal consentimiento.

La diferencia entre el Permiso de Aprendizaje y la Licencia recae en que la primera es una autorización parcial para manejar, parcial en virtud que el artículo 66 de la Ley condiciona el uso del mismo a que el Aprendiz cuente con la supervisión de un instructor que cuente con una licencia de igual o superior tipo a la cual aspira el Aprendiz. Por el contrario, la Licencia de Conducción otorga una autorización plena para desarrollar la actividad en virtud que no condiciona la presencia de otra persona.

Tanto el Permiso como la Licencia requieren la demostración de la Aptitud Física adecuada para el desarrollo de la conducción.

Antes de iniciar el análisis de esta figura en Costa Rica, analizaremos la suspensión de la licencia en Italia:

En la normativa italiana para efectos de recibir la autorización administrativa para ejercer la conducción, se requiere cumplir, tal como en nuestro país, con una serie de requisitos físicos e psicológicos, sin embargo, se exigen también, en el artículo 120 “Requisitos Morales” para obtener la licencia. De esta forma, se revoca o no se otorga la licencia a los delincuentes habituales, profesionales o a quienes el poseer la licencia pudiese hacerlos cometer nuevamente un delito. Igualmente, se suspende la licencia a las personas en estado de interdicción.

Otro elemento interesante en la normativa italiana es que en el artículo 126 del Codice della Strada se establece que la licencia tiene una validez de 10 años pero se indica que al cumplir los 50 años en validez se reduce a un periodo de 5 años y al superar los 70 años se reduce, nuevamente la validez a 3 años.

En el inciso 4 del mismo artículo, se establece que un examen médico para comprobar el mantenimiento de las condiciones físicas y psicológicas necesarias debe ser realizado cada 2 años.

Otra situación muy interesante en el Código italiano es que las Autoridades Administrativas se reservan el derecho de exigir la realización de este examen médico completo, en caso que exista cualquier duda o presunción de una disminución de las capacidades físicas, psicológicas o incluso de la habilidad técnica (artículo 128 inciso 1.9).

En el artículo siguiente, es decir, el 129 se regula la Suspensión de la Licencia, siendo la misma procedente en los siguientes casos:

- Durante el tiempo en que la violación de una conducta debida, castigue esta violación.
- Durante la comprobación, es decir, la realización de los exámenes médicos necesarios, para comprobar la habilidad física, psicológica o técnica del conductor.

En lo que la Ley italiana difiere totalmente de la costarricense es en la existencia de la figura de Revocación de la Licencia, prevista en el 130 del primer cuerpo normativo. Esto en virtud que la revocación conlleva impedir por tiempo indeterminado el ejercicio de la conducción al poseedor de la licencia. Siendo causales de lo anterior:

- La carencia permanente de las capacidades físicas o psicológicas para realizar la conducción de forma segura.
- Cuando después de los exámenes médicos ordenados por la Administración, el conductor no resulte idóneo.
- Cuando se reemplace la licencia italiana por la de otro país.

Sin embargo, se podrá recuperar ésta en la medida que se demuestre que estos impedimentos físicos han sido superados.

1- Existencia o no del Derecho a Conducir.

A nivel normativo el artículo 64 de nuestra Ley de Tránsito prescribe lo siguiente:

ARTÍCULO 64.- La obtención del permiso temporal de aprendizaje y de la licencia de conducir, por parte de los habitantes de la República, es un derecho sujeto al cumplimiento de los requisitos o condiciones establecidos en esta Ley. (Resaltado no es del original.)

Del texto en cuestión, se debe examinar con cuidado la última oración ya que la misma, en caso de ser leída sin mayor atención, conlleva una conclusión errónea.

En primera instancia, el lector observaría que la obtención del permiso temporal y de la licencia son derechos irrestrictos. Es decir, por el simple hecho de presentarse ante la Autoridad Administrativa competente y solicitar la Licencia

o el Permiso Provisional, la Autoridad en cuestión debería conceder lo solicitado por el Administrado.

Esta conclusión en sí misma demuestra su irracionalidad debido a que eliminaría de facto la existencia del Permiso Provisional, puesto que el Administrado solamente solicitaría la Licencia.

Pero al realizar una lectura adecuada de este artículo, se observa que la norma expresa que las personas adquieren el derecho por obtener el permiso temporal y la licencia, en el tanto y en el cuándo, previamente cumplan con una serie de requerimientos.

La misma conclusión se extrae al realizar un análisis conjunto de otras normas dentro de nuestra Ley de Tránsito. Entre ellas, el texto del artículo 75 de la ley:

ARTÍCULO 75.- Para efectos del examen médico, el Poder Ejecutivo determinará, en el Reglamento de esta Ley, cuáles deficiencias físicas y mentales imposibilitan la conducción de un vehículo. (Resaltado no es del original.)

De este artículo, se extrae el carácter de Autorización Administrativa que tienen tanto el Permiso Provisional como la Licencia de Conducción. Puesto que los requisitos físicos y mentales que se deben cumplir para que los mismos sean concedidos, pueden ser variados unilateralmente por la Administración.

En este momento, es importante recordar que dentro de los Principios del Derecho del Tránsito encontramos el Principio de Autorización de la Conducción y Circulación. Si bien, éste ya fue analizado previamente, consideramos pertinente realizar una breve reseña.

Este principio se manifiesta tanto de forma objetiva como subjetiva, al exigir que tanto los automóviles (elemento objetivo) como los conductores (elemento subjetivo) cuenten con las autorizaciones administrativas para poder circular y para poder conducir automotores.

De esta forma, de previo a realizar la actividad de la conducción conforme a derecho, se debe cumplir con una serie de requisitos físicos, mentales y de conocimiento técnico para llevar a cabo esta actividad.

Una vez que el Administrado cumplió con todos estos requerimientos, tiene el derecho a exigir el otorgamiento de este permiso o licencia, según sea el caso, por parte de la Administración.

Pero a contrario sensu, en el momento cuando el Administrado incumpla esos requerimientos, la Administración cuenta con la potestad de cancelar, temporal o definitivamente, el permiso o la licencia. Lo anterior, se consagra en el artículo 76 de la ley de rito.

2- *Dos Situaciones Diversas: Cancelación y Suspensión.*

Tal como se indicó en el acápite anterior, el artículo 76 de la Ley de Tránsito establece lo siguiente:

ARTÍCULO 76.- Los permisos temporales de aprendizaje o de licencias de conducir pueden ser cancelados, temporal o definitivamente, de conformidad con las leyes, por las autoridades competentes, en cuyo caso lo comunicarán a la Dirección General de Educación Vial para que ésta realice la correspondiente anotación en el Registro de Conductores.

En el artículo 133, se establece lo siguiente:

ARTÍCULO 133.- Se suspenderá la licencia de conducir, por seis meses, a los conductores que incurran en las siguientes faltas: (...)

De las normas supra citadas observamos que la Administración tiene dos potestades: la cancelación y la suspensión de las licencias o permisos de conducción.

Pero ¿qué conlleva una y la otra?

La cancelación conlleva la acción y el efecto de cancelar, de anular, de hacer ineficaz un instrumento público.

La suspensión conlleva la interrupción o detención temporaria de un acto.

Del análisis anterior, se observa que en el artículo 76 de nuestra Ley se utiliza de forma errónea el concepto de cancelación temporal, puesto que lo correcto es denominar a esa sanción como suspensión.

En el mismo sentido, solamente se puede proceder a una cancelación de la licencia o del permiso en caso de que se incumpla de forma permanente, es decir, que para el Conductor sea imposible cumplir con algún requisito exigido por la Administración, la hipótesis más probable sería por alguna incapacidad física, bajo otro supuesto se violentaría el artículo 40 constitucional.

Por la comisión de alguna conducta que viole las normas de tránsito, solo se le podrá suspender la licencia al infractor.

Pero es claro que ambos tipos de actuación son potestades de la Administración para impedir que personas que de una u otra forma no cumplen con los requerimientos mínimos para desarrollar esta actividad, pongan en riesgo la vida de los otros individuos, tanto peatones y conductores.

3- Afectación del Derecho al Trabajo.

El Derecho al Trabajo es Derecho Fundamental consagrado en el artículo 56 constitucional, "...el Estado se compromete a no imponerle una determinada actividad y respetar su esfera de elección".¹⁵⁰

"(...) Sin embargo, no significa que se trata de un derecho absoluto, pues no es posible por razones obvias. Hay restricciones lícitas, originadas en la misma Constitución, legitimadas por el ordinal 28 que establece los límites a las libertades, al consignar que: las acciones privadas que no dañen la moral o el orden público o que no perjudiquen a terceros, están fuera del dominio de la ley".¹⁵¹ (Resaltado no es del original).

A contrario sensu, en el momento cuando una actividad cause perjuicio a terceros ésta debe ser limitada para evitar daños mayores.

Tal como se ha explicado anteriormente, la conducción es una actividad técnica, la cual requiere el conocimiento de normas y principios, no solamente del tráfico vehicular, si no también, del medio mecánico con el cual se realiza la actividad. De igual manera, para realizar de forma debida esta actividad se requieren determinadas capacidades físicas y mentales.

Si bien un sujeto puede elegir como su actividad laboral la conducción de un automotor, ya sea de forma pública al manejar vehículos de Servicio Público o de forma privada al transportar mercancías por citar un ejemplo, de previo, al realizar esta actividad debe contar con la autorización administrativa pertinente. De igual forma, si desea continuar ejerciendo esa actividad debe cumplir permanentemente con los requisitos exigidos por el Estado para mantener la autorización que se le otorgó previamente.

En el momento cuando un sujeto incumpla con estos requisitos no puede continuar laborando en este campo.

¹⁵⁰ Sala Constitucional. Voto N° 223-98

¹⁵¹ Sala Constitucional, Voto N° 0110-98

La explicación a la afirmación anterior es muy simple: los requisitos exigidos para obtener la autorización administrativa (licencia de conducir) no son antojadizos, por el contrario, corresponden a requisitos mínimos a través de los cuales la Administración garantiza que la persona que conduzca un automotor, ya sea de forma remunerada o para beneficio personal, no representa un peligro para sí mismo ni para terceros.

Además, tómesese en cuenta que el Derecho al Trabajo de un individuo no es afectado en el momento cuando se hace acreedor a una suspensión de su licencia: se suspende la autorización que tenía para conducir un vehículo, pero esta suspensión no conlleva que el individuo pierda la capacidad de laborar, puesto que no afecta sus capacidades físicas de forma alguna. El individuo puede ejercer su Derecho al Trabajo laborando en alguna otra profesión u oficio.

Enfatizamos en el hecho que la suspensión a la que se hace acreedor un conductor es impuesta tras el análisis de su conducta por parte de un Juez de la República, quien con criterios técnico-jurídicos observa que este conductor es incapaz de conducir de una forma segura para sí mismo y para las personas que lo rodean, siendo, a este nivel, la suspensión una protección al Interés General.

4- Validez de la Suspensión Administrativa Provisional.

En la actualidad, una de las sanciones que conlleva mayores perjuicios para los conductores es el decomiso o Suspensión Administrativa Provisional de su Licencia o Permiso Provisional en virtud a que ésta tiene como efecto inmediato el imposibilitar el ejercicio de la conducción. Al respecto, el artículo 137 bis indica lo siguiente:

“ARTÍCULO 137 bis.- Sin perjuicio de las sanciones establecidas en la presente Ley para la conducción temeraria y de la posibilidad de retirar de la circulación los vehículos e inmovilizarlos, **como medida cautelar de carácter excepcional, los inspectores de tránsito podrán retirarle o decomisarle administrativamente la licencia de conducir o el permiso**

temporal de aprendizaje, a quien conduzca en las circunstancias señaladas en el inciso a) del artículo 106 de la presente Ley. Este documento será puesto a la orden de la autoridad judicial competente, mediante su envío dentro del día hábil siguiente. El conductor podrá recuperarlo si se apersona ante dicha autoridad.” (Lo resaltado no es del original.)

Tal como se resalta con negrita en la norma, nos encontramos ante una Medida Cautelar, la cual, al analizar el artículo 106 inciso a), es justificada debido a que el estado de ebriedad y el preebriedad no va a dejar de manifestarse por un tiempo importante, periodo durante el cual el oficial de tránsito no puede ni debe mantener una continua vigilancia sobre el Infractor, siendo lo más razonable, el decomiso de la Licencia o Permiso.

5- Suspensión de todas las licencias.

El artículo 137 de la Ley de Tránsito, reza lo siguiente:

“La suspensión de cualquier tipo de licencia para conducir, implica la inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, hasta tanto no se cumpla con el término de la suspensión.” (Resaltado no es del original.)

La polémica que crea este artículo reside en la situación hipotética en la cual un conductor de transporte público o uno con licencia D-1 cometa una falta que lo haga acreedor de la sanción de suspensión de su licencia, puesto que algunas personas consideran que la sanción solamente debe recaer sobre el tipo de licencia que los faculta a conducir el vehículo con el cual cometieron la infracción.

Debemos recordar que el Derecho del Tránsito cuenta con un principio denominado Pericia Conductiva el cual prescribe que se debe contar con una idoneidad tanto técnica como física para realizar la acción de conducir, además el principio de Conocimiento de la Normativa Vial señala que es imposible alegar desconocimiento de las normas de tránsito, las cuales, en realidad son la aplicación de la lógica para conducir un automotor de forma segura.

En virtud de estos principios y al analizar las conductas que hacen acreedor a un conductor de una suspensión de su licencia, artículos 133 y 134 de la Ley de Tránsito:

ARTÍCULO 133.- Se suspenderá la licencia de conducir, por seis meses, a los conductores que incurran en las siguientes faltas:

a) Que conduzcan temerariamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 106 y en el inciso e) del artículo 129 de la presente Ley.

b) Que evada el pago de las tasas de peaje, de conformidad con el artículo 214 y el inciso ñ) del artículo 130 de esta Ley.

La suspensión será por un año, para los conductores que reincidan en cualquiera de las faltas anteriores en un lapso de dos años.

ARTÍCULO 134.- Se suspenderá la licencia de conducir, por tres meses, a los conductores que reincidan, en un lapso de dos años, en las siguientes faltas:

a) Que conduzcan en estado de preebriedad, de conformidad con lo establecido en el inciso b) del artículo 107 y el inciso k) del artículo 130 de esta Ley.

b) Que irrespeten la señal de alto de la luz roja de un semáforo, de conformidad con el inciso a) del artículo 130 de esta Ley.

c) Que rebasen por el lado derecho, de conformidad con lo estipulado en el inciso b) del artículo 130 de esta Ley.

d) Que violen las regulaciones para el transporte de materiales peligrosos, de conformidad con el artículo 101 y el inciso d) del artículo 129 de esta Ley.

e) Que irrespeten la prioridad de los peatones, en los casos previstos en el inciso l) del artículo 132 de esta Ley.

Observamos que estas conductas son acciones imprudentes y negligentes que ponen en riesgo a todos los sujetos del Derecho del Tránsito, conductores, peatones y ciclistas, y que son realizables con cualquier tipo de automotor y no solamente al realizar las actividades concernientes al Servicio Público o al manejar un tipo de vehículo en particular (con excepción del inciso d del artículo 134).

6- Burlas al sistema.

Existen diversas maneras para seguir conduciendo legalmente a pesar de la suspensión o cancelación del permiso de conducir. Algunos ejemplos son:

“(...) aún cuando el Tránsito retiene la licencia del infractor, muchos se aventuran a manejar los seis meses sin el permiso de conducir, confiados en que no los detendrá un oficial en carretera.

Además, también podrían mentir y decirle al tráfico que dejaron el plástico en la casa o en otro carro. Si el oficial no consulta la vigencia del documento por radio podría creerse la mentira y el infractor seguirá su marcha con una sanción de apenas ϕ 2.000.

Otros choferes se aprovechan de la lentitud con que se reportan las multas por ebriedad ante Seguridad Vial.

Dependiendo de la eficiencia del oficial, una boleta ingresa al sistema horas o días después de confiscada la licencia.

Esto le da un plazo suficiente al conductor para acudir al Cosevi a pedir un duplicado de su permiso de conducir, aduciendo que lo perdió o se lo robaron.

También hay quienes sacan diferentes tipos de licencia, según los vehículos que manejen: livianos, motos o camiones.

Si los detienen ebrios entregan la licencia de vehículo liviano y siguen tranquilos en carretera. Si algún día los vuelve a inspeccionar un oficial de tránsito, le mostrarán la licencia de carga.”¹⁵²

En la misma publicación, se sugirió la forma para solucionar este problema:

“Germán Marín aseguró que este portillo es fácil de controlar siempre y cuando el juez de tránsito sancione todas las licencias emitidas a nombre del imprudente.

No importa si andaba en moto cuando lo descubrieron ebrio, la idea es que no pueda conducir ningún tipo de vehículo, explicó el Director de Tránsito.”¹⁵³

¹⁵² LOAIZA (Vanessa), **Solo 1 de cada 3 choferes ebrios pierde la licencia**, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, Domingo 11 de febrero del 2007.

Consideramos que se podrían implementar otras medidas como:

- a) La obligación del oficial de tránsito de consultar sí la licencia del infractor ha sido suspendida. Lo ideal sería que cada oficial de tránsito porte en su patrulla o moto una computadora que lo ayude a acceder rápidamente a esos datos. Conocemos la realidad de nuestro sistema por lo que actualmente se podría realizar este control si el policía consulta por radio a una persona que tenga acceso a una base de datos con esa información.

I) LOS CONDUCTORES EBRIOS

En nuestro país, según datos del Tránsito, en uno de cada dos accidentes de tránsito hay un conductor en estado de ebriedad de por medio, sin embargo, la gente sigue tomando y conduciendo. En los operativos de tránsito que se hacen todos los fines de semana, se elaboran un promedio de 1000 infracciones a conductores ebrios.

En la conducción de un vehículo la persona que realiza las maniobras, debe tener presente, que su capacidad de respuesta ante los obstáculos que se presentan en la vía, van a depender de tres procesos¹⁵⁴:

- a) Percepción: contacto del conductor con el medio ambiente que lo rodea, principalmente por medio de sus sentidos: tacto, vista, oído y olfato.

¹⁵³ Ídem

¹⁵⁴ UNIVERSIDAD ESTATAL A DISTANCIA UNIVERSIDAD ESTATAL A DISTANCIA y MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL). **Manual del conductor: Manual oficial de educación vial**, San José, Costa Rica, EUNED, 1 reimpresión de la 2 edición, 1999, p. 72.

b) Intelección: momento cuando el conductor interpreta los estímulos que percibe del medio ambiente, de acuerdo con los conocimientos y experiencias que posee.

c) Volición: resultado de los procesos anteriores, el conductor reacciona ante los estímulos que percibió, decide las maniobras de su manejo.

Tomando en cuenta estos procesos, la persona que conduce se encuentra en capacidad de dar una respuesta rápida y adecuada a los problemas que se le presenten en la carretera, con ello evita y previene la comisión de accidentes, solo de esta forma es prudente y evita el exceso de confianza a la hora de conducir. Sin embargo, la persona que ingiere licor y posteriormente se dispone a manejar, generalmente, presenta problemas en la percepción de los obstáculos de la carretera, alterando con ello su capacidad de reacción; el problema es más agudo dependiendo de la ingesta de alcohol, por lo que frecuentemente nos encontramos complicaciones como las siguientes:¹⁵⁵

- Dificultad para percibir el color rojo en semáforos o, señalizaciones de obras.
- Molestias para acomodar la vista a los cambios de luz, por ejemplo: en las autopistas, cruces, túneles.
- Apreciación equívoca e inexacta de las distancias, lo cual restringe la capacidad del conductor en la entrada en curva, en las maniobras de adelantamientos, y por lo general, no respeta la distancia de seguridad.
- La visión normal del ojo humano disminuye, y queda reducido el ángulo del campo visual, por lo que se pierden los estímulos que están en los laterales (cruces).
- Aumenta la distancia recorrida desde que el conductor percibe una señal hasta que actúa sobre los mandos del vehículo. Al frenar ante un peligro, si

¹⁵⁵ JUZGADO DE FALTAS, MUNICIPIO BONAERENSE DE ESCOBAR, **Cómo afecta el alcohol en el organismo**, Argentina (www.jfaltasescobar.gov.ar-Alcohol.htm). Citado por DALL'ANESE (Andrea) y SALAS (Mónica), **Alcoholemia**, San José, Costa Rica, Editorial Jurídica Continental, 2002, p.31.

se ha bebido, se recorre un 10% más de distancia: esos metros pueden ser mortales.

Igualmente, se señala que el alcohol altera el juicio del conductor, dificultando aún más las decisiones complejas necesarias para manejar. Por ejemplo: al calcular su propia velocidad y la de los otros carros. Asimismo, necesita evaluar cuidadosamente, cuándo es tiempo de pasar, cuándo hay suficiente espacio para acercarse, parar o dar la vuelta, y en qué momento frenar si otros coches parecen estar frenando.¹⁵⁶

Estudios realizados en Costa Rica¹⁵⁷, revelan que entre las principales causas de muertes violentas, el accidente de tránsito sobresale en los primeros lugares, y aproximadamente, el 46% de los conductores que mueren inmediatamente ocurrido el hecho, se encuentran bajo los efectos del alcohol en niveles muy altos; lo cual denota la importante relación que existe entre el estado de intoxicación alcohólica y los accidentes de tránsito.

Es imperioso el análisis de medidas que se han puesto en marcha en distintos países –principalmente Estados Unidos y países de Europa, en especial Suecia que es el país con índices más bajos en accidentes de tránsito en el que se implique a un conductor en estado de ebriedad- para contrarrestar el problema de los conductores ebrios. Al analizar cada medida se verá la viabilidad de ésta en el medio nacional y si ya se implementa en nuestro país o se va a implementar a corto plazo.

¹⁵⁶ DALL'ANESE (Andrea) y SALAS (Mónica), **Alcoholemia**, San José, Costa Rica, Editorial Jurídica Continental, 2002, p.32.

¹⁵⁷ DEL VALLE CARAZO (Luis), **Alcohol y Muerte Violenta**. Tesis sometida a consideración del programa de Estudios de Postgrado en Medicina Legal para optar por el grado de especialista, Universidad de Costa Rica, 1992, p. 151. Citado por DALL'ANESE (Andrea) y SALAS (Mónica), **Alcoholemia**, San José, Costa Rica, Editorial Jurídica Continental, 2002, p.32.

1- Información/educación

Éste es un aspecto que se discute continuamente. A menudo se dice que las campañas no cambian la conducta. Sin embargo, se ha demostrado especialmente, que se pueden alcanzar efectos positivos si las campañas se combinan con otras actividades importantes como cambios en la legislación o controles extraordinarios por parte de la policía.

Ejemplos de lo que puede pasar cuando esta cuestión se ignora se pueden encontrar en Suecia, donde hubo una falta de recursos de información dirigidos a la gente joven durante varios años. Esta situación llevó a un cambio en las actitudes sobre conducir bajo los efectos del alcohol, y la proporción de gente joven que ha conducido bajo los efectos del alcohol o que ha acompañado a un conductor que ha bebido se ha visto incrementado hasta unos niveles muy preocupantes.

En Costa Rica, la reforma legal del MOPT propone “(...) el fortalecimiento de la presencia policial en la carretera, el despliegue de campañas de prevención de manera sostenida, la implementación de acciones de educación vial en todos los niveles de la formación del educando; modernizando el sistema de acreditación de conductores (...)”¹⁵⁸, sin embargo, pese a esta loable propuesta haciendo la lectura de todo el documento en el que se propone la reforma no se encuentra ningún artículo que exija la formación de los actores del tránsito en todos los niveles de formación del educando (Preescolar, Escuela, Colegio). Por eso, la gran falla de esta reforma es que se educa al conductor solamente cuando ha perdido la

¹⁵⁸ Expediente 16.496, Reforma Parcial de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, de 13 de abril de 1993, y normas conexas, p. 6.

totalidad de los puntos – la formación tiene una naturaleza sancionatoria, se da sólo cuando un conductor actuó de mala manera -, cuando el verdadero problema de fondo es la falta de educación vial de la generalidad de los conductores, ergo, los cursos de educación vial se deben reformar en su totalidad, y no sólo deben ser un castigo para los “malos” conductores, sino que se deben de convertir en una obligación impuesta por ley para todos los que opten por la obtención y la renovación de la licencia de conducir, y también, debe educarse a las personas desde edades tempranas para que así logren incorporar en su escala de valores morales¹⁵⁹ las normas básicas del buen comportamiento en la vía pública, sea como peatones o como conductores.

2- Revocación y suspensión de permisos de conducir.

La legislación de la mayoría de los países incluye la revocación o suspensión del permiso de conducir como una medida para reducir la reincidencia de conducir bajo los efectos del alcohol. Existen grandes variaciones en cómo se aplican tales leyes, en cuanto a cuándo se debe utilizar la suspensión o la revocación y durante qué período, etc. En algunos países, forma parte del sistema penal, mientras en otros, forma parte del sistema administrativo.

Una revisión de 46 estudios, en su mayoría de América del Norte, sobre la suspensión del permiso, concluye que los accidentes relacionados con el alcohol

¹⁵⁹ La moral es la que una persona aprende desde niño, las instituciones de enseñanza de la moral son la familia, el preescolar, la escuela. Si se logra incorporar una conducta dentro de la moral de una persona, inconscientemente se actuará conforme dicha enseñanza, en cambio, si la conducta se aprende en un curso de reeducación vial donde ya una persona formó su moralidad, es muy difícil lograr cambios sustanciales en la conducta de dicha persona.

se pueden reducir en un 5% y los accidentes mortales en un 26%¹⁶⁰. Wells-Parker et al¹⁶¹ encontraron, en un análisis de 215 programas, que la suspensión del permiso de conducir, más educación, psicoterapia y libertad vigilada, o ayuda social posterior, producían una reducción adicional en la reincidencia de conducir ebrio y los accidentes relacionados con el alcohol, en comparación con los grupos que recibían solamente restricciones en el uso del permiso.

La literatura científica sugiere que las medidas educacionales y la suspensión del permiso se deben de utilizar juntos. También, se dice que las suspensiones que duran menos de 3 meses no son efectivas, y que el período más efectivo es de 12 a 18 meses.¹⁶²

Durante el período de suspensión, los conductores muestran mejor comportamiento al volante, o si se les restringe la conducción o si, a pesar de la suspensión, siguen conduciendo, conducen con más precaución. Este efecto es más fuerte cuanto más larga sea la suspensión. La restricción de permisos, por lo tanto, está justificada como método de castigo, control y rehabilitación de conductores que conducen bajo los efectos del alcohol.

En Costa Rica, la potestad de retirar la licencia la tiene el oficial de tránsito, quien en primer lugar tiene que confeccionar la boleta de tránsito, acto seguido retira la licencia del conductor infractor y después la remite a la Dirección General de Tránsito o a la Delegación que corresponda; esto conforme con los artículos

¹⁶⁰ Zobeck TS, Williams GD. **Evaluation synthesis of the impacts of DWI laws and enforcement methods: final report NIAAA**. Disponible en: www.niaaa.nih.gov

¹⁶¹ Wells-Parker E, Bangert-Drowns R, McMillen R, et al. **Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders**. Disponible en: www.niaaa.nih.gov

¹⁶² Austrian Road Safety Board. **Preventative measures to prevent driving while under the influence of alcohol/drugs**. Literature study for the Swedish National Road Administration [consultado 03/2003]. Disponible en: www.vv.se

154 inciso d) y el 137 bis de la Ley de Tránsito de Costa Rica. El Inspector de tránsito informa que se suspende provisionalmente la licencia del conductor. El infractor podrá recurrir ante la autoridad judicial de tránsito que corresponda según la distribución territorial, exponiendo su disconformidad y ofreciendo prueba, en este caso el Juez de Tránsito le pide a la Dirección General de Tránsito el envío de la boleta y el informe de reincidencia. Un gran problema es que en la mayoría de los casos la Dirección General de Tránsito tarda mucho tiempo en enviar la información requerida por el Juez de Tránsito, en ese momento, ya corren los plazos y puede que prescriba la causa. El Juez señala audiencia para recepción de prueba dentro del plazo de 3 días y concluida esta audiencia, dentro de 24 horas dicta la resolución en forma definitiva. Lo resuelto por el Juez de Tránsito tiene Recurso de Apelación que lo conoce el Juez Penal de la jurisdicción correspondiente.

3- Renovación de permisos de conducir.

Algunos países estipulan que si el conductor ebrio estaba por encima de cierta concentración de alcohol en sangre, o si era reincidente, debe participar en un programa de rehabilitación o probar que no tiene peligro de volverse dependiente de las drogas o del alcohol. Esto se puede llevar a cabo a través de chequeos médicos que incluyan la aplicación de marcadores biológicos durante cierto período. Sin embargo, si los programas son demasiado rigurosos, pueden llevar a mayores niveles de conducción sin permiso. De nuevo, esto probablemente tiene una estrecha relación con los niveles de controles policiales.

Suecia tiene un programa que exige que los conductores con una concentración de alcohol en sangre mayor del 0,1% deban probar que no son

dependientes del alcohol u otras drogas, como condición para que se les renueven sus permisos. Este programa funciona bien, pero alrededor del 30-40% de estos conductores deciden no participar en el programa y nunca más piden la renovación del permiso. Sin embargo, se duda que nunca conduzcan.

4- Rehabilitación.

No se ha investigado suficientemente la proporción de conductores ebrios que tienen un problema con el alcohol, y probablemente, varía algo de un país a otro. En Suecia, un estudio amplio, durante 10 años, ha demostrado que una mayoría de conductores ebrios arrestados mostraron señales de hábitos perjudiciales de beber o que tenían problemas con el alcohol¹⁶³. Típicamente, conducir ebrio es un delito con un alto grado de reincidencia, alrededor del 30% reinciden dentro de los primeros 3 años.

Es importante, entonces, asegurarse de que los conductores ebrios se someten a pruebas para determinar si tienen problemas con el alcohol; y si las pruebas son positivas, estar provisto de sanciones adecuadas que incluyan la participación en programas de rehabilitación. Si esto no se hace, habrá un alto grado de reincidencia.

Consideramos que la rehabilitación puede ser más efectiva que la sola sanción, ergo, en la reforma implementaremos esta medida.

¹⁶³ BERGMAN (Hans), y KALLMÉN (Hakan). **Alcohol problems among Swedish drivers suspected of DUI**. Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Montreal: ICADTS, 2002;1. Disponible en: alcalc.oxfordjournals.org/cgi/content/abstract/37/3/245

5- Alcolocks.

Este sistema consiste en un dispositivo instalado en el automóvil en que el conductor debe soplar una manguerita con un alcohosensor en la boquilla, si ha ingerido más de 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre, se enciende un piloto rojo que indica que el motor del carro no funcionará, aunque se gire la ignición.¹⁶⁴

No hay duda de que la introducción de los Alcolocks (AIID) en todos los automóviles eliminaría casi por completo la conducción bajo el efecto del alcohol de nuestras carreteras. Desgraciadamente, es algo que probablemente llevará unos años antes de su implementación. Sólo un país europeo –Suecia- ha tenido programas AIID en curso durante un largo período y nadie ha introducido en la legislación la exigencia de AIID para cualquier tipo de transporte, lo más probable es que la introducción de tal legislación se haga por etapas.

Los primeros tipos de transporte que llevarán AIID obligatorio serán probablemente los transportes de mercancías peligrosas y los autobuses. En Suecia, unas 3.000 unidades están instaladas en autobuses, camiones, taxis y automóviles de autoescuelas, la experiencia es muy favorable, tanto los empresarios como los empleados comentan que ahora no quieren estar sin el AIID.

¹⁶⁴ LOAIZA (Vanessa), **Solo 1 de cada 3 choferes ebrios pierde la licencia**, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, Domingo 11 de febrero del 2007.

La experiencia de su uso en el programa de suspensión condicional del permiso, ha mostrado porcentajes más bajos de accidentes en el grupo de los conductores que llevaban AIID en comparación con los que simplemente se les ha suspendido el permiso. Pruebas enzimáticas hepáticas muestran que el grupo con AIID tiene niveles más altos de salud al final de un período de utilización del AIID de 2 años, que el grupo que tenía suspensión de permiso. Inesperadamente, también se encontró que el grupo usuario del AIID tenía menos períodos de ausencia del trabajo por enfermedad, que el otro grupo.

Hay que subrayar que los efectos a largo plazo, esto es, después del período del AIID, todavía no se han evaluado. La experiencia en América del Norte es que el programa AIID es muy efectivo mientras los dispositivos se exigen legalmente, pero que, después de su eliminación, los niveles de reincidencia suben rápidamente.

El enfoque sueco, con estrictas exigencias sobre los participantes, que incluyen pruebas médicas trimestrales y marcadores biológicos, parece prometedor dado que fuerza a los participantes a no beber alcohol durante el programa AIID, el cual dura 24 meses.

En Costa Rica, no existe ninguna ley que promueva la rehabilitación de los conductores ebrios, nos parece que ésta es una gran carencia de nuestra Ley de Tránsito, siempre se ha preferido el castigo –que actualmente es muy insignificante, ya que, consiste en la suspensión de la licencia por 6 meses- y nunca hemos visto que se abogue por la rehabilitación, que podría resultar más efectiva.

6- Programas de conductor designado.

Este tipo de medida requiere animar a una persona en un grupo de bebedores para que no beba alcohol y que actúe como el conductor sobrio. Hay pocos indicios de que los programas de conductores designados formales hayan propiciado efectos positivos significativos.¹⁶⁵ Sin embargo, la experiencia general en Suecia es que la aplicación informal del principio del conductor designado, esto es, aplicar el principio en situaciones de beber, por ejemplo, en ambientes sociales que no sean bares, pubs, restaurantes etc., puede ser efectiva. En Costa Rica, el Cosevi ha impulsado hace ya varios años el programa de conductor designado, sin embargo, la única garantía que existe para que se cumpla es la conciencia de cada una de las personas que va a tomar licor y conduce un vehículo, dicha situación, pone en entredicho la efectividad de esta medida. Para poner en marcha esta medida se debe crear una ley que obligue a los lugares que venden licor cumplir con dicho programa y que en caso de incumplimiento genere sanciones económicas para dichos establecimientos.

7- Permiso de conducir electrónico.

Las sanciones sobre los permisos de conducir, tales como la suspensión y la revocación, no son tan efectivas como podrían ser. Aunque hay una falta de datos tangibles acerca de la frecuencia con la que la gente conduce a pesar de una suspensión o revocación del permiso de conducir, la experiencia nos dice que en Suecia, por ejemplo, entre el 30 y el 40% de estos conductores nunca piden de nuevo el permiso de conducir y, por tanto, no se van a ver afectados por medidas

¹⁶⁵Caudill BD, Harding WM. Designated drivers: who are they and do at-risk drinkers use them? Paper presented at the annual meeting of the Research Society on Alcoholism, San Francisco. Disponible en: www.rsa.org

dirigidas hacia sus hábitos de beber alcohol ni a sus posibles problemas de dependencia.

Para abordar este problema, se han desarrollado sistemas en los cuales el automóvil comprueba que el conductor tiene un permiso válido.¹⁶⁶ El permiso de conducir electrónico (EDL) es una «tarjeta inteligente» que se utiliza como llave para puertas y arranque y se lee a través de un ordenador de a bordo que compara la información de la tarjeta con la información almacenada en el ordenador. Si el número del permiso de la tarjeta se corresponde con el del ordenador, el automóvil arrancará, si el permiso ha sido suspendido o revocado, esta información se manda a todos los ordenadores y entonces, el permiso no será validado por ningún ordenador de a bordo.

Un sistema así convertiría el permiso de conducir en una herramienta muy poderosa, lo que prácticamente prohibiría la conducción sin permiso y motivaría a los conductores con permiso de circulación suspendido a participar en programas de rehabilitación para conseguir de nuevo un permiso.

8- Permisos graduados

Debemos mirar la experiencia de Estados Unidos en este aspecto. Hay muchos indicios de que la adquisición gradual de los privilegios de la conducción durante el primer año, ó 2 primeros años del permiso, reduce el número de accidentes para los conductores jóvenes. Probablemente, la parte más

¹⁶⁶ GOLDBERG. *The electronic driving license will reduce driving under the influence of drugs.* Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Stockholm: ICADTS, 2000. Disponible en: www.icadts.com

importante aquí sea la legislación acerca del «toque de queda», lo cual significa que durante los 2 primeros años el permiso no tiene validez para conducir de noche, dado que es durante la noche cuando la conducción en estado de embriaguez es más frecuente, esta limitación en los privilegios es muy efectiva, específicamente, en el área del alcohol y la conducción. En Florida, la legislación establece que un conductor con licencia que tenga menos de 17 años no puede operar un vehículo a motor entre las 11:00 p.m. y las 6:00 a.m., a menos que vaya acompañado por un conductor que tenga 21 años o más y que posea una licencia de conducir válida, o que la persona se halle conduciendo hacia y desde el trabajo. Un conductor con licencia que tenga 17 años no puede operar un vehículo a motor entre la 1:00 a.m. y las 5:00 a.m. a menos que vaya acompañado de un conductor que tenga 21 años o más y que posea una licencia de conducir válida, o que la persona se halle conduciendo hacia y desde el trabajo.

Esta medida podría ser contraria al derecho de igualdad consagrado en el artículo 33 de la Constitución Política de Costa Rica. Para fundamentarla, se debería realizar un estudio estadístico que demuestre con contundencia que la gran mayoría de los accidentes de tránsito son causados por jóvenes de 18 a 21 años.

9- Elevar la edad legal para beber alcohol

En Estados Unidos, existen indicios que muestran que elevar la edad legal para beber alcohol, lo cual se ha hecho a lo largo de los años en Estados Unidos y Canadá, proporciona unos resultados muy favorables. Todos los estados y provincias de América del Norte han subido el límite de edad para beber alcohol hasta los 21 años. Se constata que elevar la edad límite hasta los 21 años tiene

unos efectos muy claros, tal límite de edad para beber alcohol quiere decir que, en la mayoría de los estados, la edad límite para poder conducir está separada 5 años de la edad límite para beber; esto significa, a su vez, que los conductores jóvenes no son novatos, al mismo tiempo tanto para conducir como para beber alcohol. Esta combinación que es poco favorable, sin embargo, sí se da en muchos países europeos, donde los 2 límites a menudo coinciden. Aunque sea una medida que se ha demostrado efectiva en reducir daños, es políticamente difícil, dado que, probablemente, sea bastante impopular entre los votantes jóvenes.¹⁶⁷

Esta medida podría ser contraria al derecho de igualdad consagrado en el artículo 33 de la Constitución Política de Costa Rica.

10- Sanciones contra el vehículo

Hay una tendencia marcada de reincidencia entre los conductores ebrios. A menudo, ignoran la suspensión del permiso y siguen conduciendo, confiados en el bajo riesgo de detección. Una manera de controlar este problema es confiscar o embargar el vehículo o su matrícula, o bien, marcar la matrícula de una manera ostentosa. La eficacia es alta para todo tipo de sanción a vehículos, incluso después de que la medida haya caducado, la experiencia procede principalmente de la Legislación de América del Norte, confiscar o embargar vehículos es una opción dentro de varios tipos de legislación incluida la costarricense –el artículo 140 de la Ley de Tránsito faculta para realizar la detención del vehículo en caso de conducción en estado de ebriedad, debería ampliarse la aplicación de dicho

¹⁶⁷ U.S. DEPARTMENT OF JUSTICE. **Youth Drinking Rates and Problems**, 2005. Disponible en: www.udetc.org/documents/CompareDrinkRate.pdf

artículo en caso de conducción en estado de preebriedad- pero su uso en Europa parece ser muy escaso, mientras se aplica ampliamente en Estados Unidos, donde se ha visto una reducción de la reincidencia de infractores múltiples de hasta un tercio.

Esta medida es contraria al contenido del Voto 438-01 de la Sala Constitucional de Costa Rica, puesto que se impone la carga de la sanción de las multas por infracción a la ley de tránsito, sobre la placa de los vehículos con los cuales se ejecutó la infracción y en este sentido, la Sala Constitucional estableció en el voto señalado, en forma muy clara que las infracciones a la Ley de Tránsito, conocidas como multas fijas, se aplicarán únicamente a la licencia del infractor, pues era desproporcionado trasladarlas al propietario del vehículo involucrado, máxime si éste era distinto del infraccionado. Nosotros disentimos de este criterio de la Sala, consideramos que sí se podría establecer una sanción contra el vehículo y contra el propietario registral, esta situación la desarrollaremos más en el siguiente título.

J) RESPONSABILIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Cuando afrontamos un incidente de tránsito, generalmente, nuestro análisis se dirige hacia la conducta de los sujetos que intervienen en la acción, ya sea conductor- peatón, o conductor-conductor. Este análisis no puede ser calificado como incorrecto, pero sí de incompleto.

En el fenómeno del tránsito vehicular, existen otros dos factores que deben ser tomados en consideración al analizar las causas de los accidentes viales: los fenómenos atmosféricos y la infraestructura vial. El primer elemento repercute en la forma como las maniobras de los conductores van a ser desarrolladas: disminuirá la visibilidad y aumentarán los tiempos de frenada, por citar dos ejemplos. Los peatones por su parte bajo condiciones de lluvia, adoptarán una conducta más temeraria, en aras de evitar mojarse.

El segundo elemento, la infraestructura vial, requiere un análisis más extenso. Las carreteras son el contexto sobre el cual se desarrolla diariamente y de forma continua el tránsito vehicular, consecuentemente, las condiciones en que se encuentren afectará directamente la seguridad de los vehículos, de los conductores y peatones. Es en este momento, cuando la figura de la Administración Pública entra en juego, no como una figura etérea cuyas únicas participaciones en el fenómeno de estudio es el regular las normas bajo las cuales se debe desarrollar la conducción vehicular y las relaciones entre los diversos sujetos del Derecho del Tránsito, además de ser el ente que ejerce coercitividad sobre quienes, ya sean conductores o peatones, infringen las normas de conducta establecida.

La Administración Pública asume un papel activo preponderante al ser el sujeto que ya sea directamente o por medio de una concesión construye, repara, señala las vías y otorga las autorizaciones para que los conductores hagan uso de éstas e indica que vehículos pueden o no utilizar determinadas carreteras. Las anteriores tareas deben ser ejecutadas de manera adecuada porque de lo contrario los conductores correrán un riesgo mayor al que ya están expuestos por el simple hecho de la conducción, ya que los accidentes podrán tener su génesis no solamente en la negligencia, imprudencia o impericia de un conductor si no a las características físicas de la infraestructura vial, de la calidad y forma como se efectúan sus reparaciones, de la señalización vial existente en la misma siendo ésta inexistente o inadecuada y del tipo de los vehículos que las transitan. De esta

forma, en el caso que un accidente sea provocado por uno de estos elementos, la Administración Pública será responsable de los daños y perjuicios sufridos por los conductores y los peatones y en los vehículos.

El autor colombiano Carlos Alberto Olano Valderrama en su Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación nos explica a profundidad las diversas hipótesis anteriormente mencionadas.

1- Responsabilidad de la Administración por daños reportables a defectos de construcción de las vías públicas.

El autor indica que se debe distinguir entre los defectos en las características estructurales de las carreteras y los defectos de la técnica constructiva con que se construyen.

1.1 Daños ocasionados por el uso inadecuado de la vía respecto de sus características estructurales.

Tal como lo indica el título del acápite, la Administración Pública es la encargada de determinar que tipo de vehículos utilizarán determinadas vías, esto en virtud del Principio de Segregación y Especialización, además de su Potestad de Imperio al regular el tránsito vehicular. De tal forma, que la Administración será responsable de los daños que sufra un vehículo cuando la infraestructura vial cede por un abuso en el uso de la misma, tal como lo indica el autor, al permitir el tránsito de vehículos de 20 ó 30 toneladas en una vía cuyas especificaciones solo incluyan su uso por vehículos de menos de 15 toneladas. Consecuentemente, en la práctica, la responsabilidad de la Administración se creará por la inexistencia de señales que prescriban el uso de las vías a vehículos que por determinadas características ocasionen daños en éstas.

1.2 Daños ocasionados por defectos técnicos de construcción de las llamadas obras especiales o de arte que hacen parte de la vía.

A páginas 190 y 191, el Profesor Olano indica “si se comprueban fallas de importancia en la prospectación o ejecución técnica de tales obras (puentes, alcantarillas, macadams y en general obras de super-estructura) y por tal causa ocurre un accidente, se le puede deducir responsabilidad a la Administración, porque la apariencia de la vía difícilmente revela los vicios de la misma, excepto cuando oportunamente se advierte el peligro por medio de señales.”

Sin embargo, esta responsabilidad podrá recaer ya sea en la Administración o en el Contratista que realiza por medio de una concesión, la construcción de la vía, el criterio lo determinará el grado de independencia con el cual construye el Contratista, si lo hace bajo las especificaciones de la Administración, será ésta la única responsable, pero en el caso que sea el Contratista quien determina las especificaciones de la obra, será el sujeto responsable de los daños ocurridos en ésta. Y por supuesto, encontramos la tercera hipótesis, en la cual Administración y Contratista son solidariamente responsables al realizar una ejecución conjunta de la obra.

Olano en página 191 señala: “si la irracional estructura de la vía es la causa determinante de accidentes o al menos causa concurrente, la Administración también debe responder de los daños ocasionados a terceros, porque ésta no puede abrogarse la facultad de desconocer las leyes físicas y las reglas técnicas “inexcusables en la construcción de las obras destinadas a la circulación, y si lo hace, incurre en culpa, generando la obligación del resarcimiento (...)”.

Es importante mencionar como la única ex culpante de la Administración o de Concesionario la correcta señalización del peligro por medio de señales, es

decir, el cumplir con el Principio de Ostensibilidad será el medio que permita descargar la culpa de incidente, en el conductor.

2- Responsabilidad de la Administración por daños reportables a causa de negligencia en las tareas de conservación de la vía o de las obras que forman parte de ella.

Cuando un accidente es ocasionado por la omisión de reparar los daños en las vías provocados por el tiempo o por los fenómenos naturales la Administración será responsable. Si bien, no en todas las situaciones la Administración podrá ejecutar las obras de reparación de forma expedita, esto la obliga a garantizar un tránsito seguro por la vía dañada o a señalizar oportunamente a los usuarios de éstas, la existencia del daño.

De nuevo el Principio de Ostensibilidad elimina la responsabilidad de la Administración al provocar que sea la conducta negligente del conductor que ignora esta señalización, la causante del daño.

3- Responsabilidad de la Administración por daños reportables a la ejecución de trabajos en las vías públicas.

Si bien, la reparación de las vías es responsabilidad de la Administración, o del Concesionario, según sea el caso, estas obras deben ser ejecutadas de tal forma que no pongan en peligro la integridad de peatones y conductores. La forma adecuada es hacer evidente el peligro que las obras per se significan, al cambiar las condiciones normales de la carretera o del andén, al existir la presencia de maquinaria de trabajo y de materiales en ambos espacios.

El autor sintetiza lo anterior en página 193 de la siguiente manera: “(...) si las características principales de la vía en un momento dado no son advertibles fácilmente por los usuarios (a fin de que estos puedan ajustar su conducta a tales características) el peligro oculto hace responsable a la Administración.”

4- Responsabilidad de la Administración por daños a la negligencia en la colocación e indicación oportuna de señales de tránsito.

En el mismo sentido del acápite anterior, la Administración debe hacer evidente a los conductores y peatones las situaciones que pueden conllevar riesgos, esto mediante la señalización adecuada para prevenirlos. El autor señala: “en caso contrario, la administración será responsable civilmente, cuando por la anomalía vial aludida se cause daño a terceros, y siempre que se trate de peligros no apreciables con diligencia e inteligencia normales.”

Sin embargo, la responsabilidad de la Administración no se limita a la colocación de las señales, si no también, a su conservación, puesto que esta condición elimina el efecto preventivo de éstas.

5- Responsabilidad de la Administración por daños debido a error culposos en la autorización de carreras de velocidad, expedición de pases y licencias.

En el caso que la Administración expida una licencia de conducción a una persona que no cumple con los requisitos de ley y a causa de las deficiencias de esta persona, Olano nos indica a página 199 “(...) la Administración será corresponsable de los mismos, mientras se compruebe el nexo de causalidad.”

Con respecto de la autorización de carreras de velocidad, no se puede dar una respuesta sin examinar cada caso en particular ya que la responsabilidad

recaerá en la persona cuya conducta tenga el nexo de causalidad entre sí misma y el resultado. Esto porque si bien la actividad de la competición de automotores es riesgosa per se, la Administración pudo tomar todas las precauciones del caso y el causante de un incidente fuese la conducta imprudente de un espectador al calor de la excitación del momento.

6- Responsabilidad de la Administración por daños ocasionados a terceros con motivo de la circulación de vehículos de su propiedad.

El autor a página 200 explica: “la Administración es responsable de los accidentes estradales que causen daño a terceros provenientes de la circulación de vehículos de su propiedad conducidos por sus funcionarios o dependientes, en virtud de la relación orgánica que se constituye entre estos y la Administración (...) naturalmente la presunción de responsabilidad admite prueba en contrario, ya sea por caso fortuito, fuerza mayor, culpa de un tercero o del propio lesionado.”

TÍTULO III: Propuesta de reforma a la Ley de Tránsito por Vías Públicas terrestres de Costa Rica

La actual Ley de Tránsito de Costa Rica se encuentra desfasada con respecto de la realidad. Nuestra Ley se remonta al año de 1993 lo cual es un hecho que por sí mismo es prueba de la necesidad de una reforma, puesto que tanto los factores físicos, es decir, las condiciones de nuestra infraestructura vial y las características mecánicas de los automóviles han cambiado. Muestra de lo anterior, es el aumento del flujo vehicular en una estructura vial que no ha sido ampliada y por el contrario, ha sufrido el embate del paso del tiempo, a su vez, los

nuevos vehículos cuentan con motores más poderosos los cuales permiten a sus conductores alcanzar altas velocidades.

En los últimos años, el conductor costarricense ha cambiado su comportamiento al volante, cada día, se observan en los diferentes medios de comunicación crónicas de graves accidentes de tránsito, los cuales, en un amplio porcentaje de las ocasiones, son provocados por la imprudencia, la negligencia y por el exceso de confianza de los conductores al volante.

Este título contiene dos capítulos. En el primer capítulo, se hará una crítica de la reforma planteada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y veremos si existen posibilidades para que ésta sea implementada en la actualidad. En el segundo capítulo, se propondrá reformar e incluir nuevos artículos a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica.

Capítulo I: Análisis de la propuesta del MOPT para reformar la Ley de Tránsito Vigente.

El presente proyecto de ley, tiene como objetivo, atacar el problema socio-económico que vive el medio costarricense, como es la intensa cantidad de muertes en carretera que han venido asolando en los últimos tiempos nuestro circundante. Para tal efecto, se parten de premisas estadísticas, respecto del aumento de la flota vehicular, así como de las estadísticas de accidentes de tránsito, muerte en carretera, heridos graves, leves y demás.¹⁶⁸ Considerando lo anterior, surge la necesidad de analizar con detalle el proyecto de ley 16.496 de reforma a la Ley de Tránsito.

¹⁶⁸ Comentario Proyecto 16496, "Reforma de la Ley de Tránsito 7331" redactado por Integrantes Comisión Interinstitucional de Tránsito.

Sección I: COMENTARIOS DEL PROYECTO DE LEY N.º 16496 PROPUESTO POR EL MOPT PARA REFORMAR LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES

Consideramos sumamente valioso el aporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sin embargo, es irresponsable alabarlo sin realizar un análisis de éste. Es por esta razón que nos avocaremos a comentar las principales reformas que se proponen en este proyecto de ley.

A) ASPECTOS POSITIVOS

Encontramos tres aspectos que valen la pena resaltar:

1- Ampliación del plazo de suspensión de la licencia.

Nos parece adecuada la idea, mas no la forma de ampliar los plazos de suspensión de la licencia de conducir. El proyecto establece al respecto:

Artículo 70.- (...)

Se suspenderá la licencia si el conductor comete alguna de las infracciones sancionadas con esa pena; o si se pierde el puntaje que se requiere para mantener su vigencia de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 70 bis.”

Algunas de las conductas que describe el 70 bis que son causa de pérdida total de puntos son:

Conducción temeraria de conformidad con las conductas tipificadas en los incisos a), b), c) y f) del artículo 106 de esta Ley, las cuales son:

- conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas o sustancias enervantes o depresoras del sistema nervioso central;
- en carreteras de dos carriles con sentidos de vía contraria,
- operando su vehículo rebasando a otro en curva horizontal;
- participación en la vía pública en los denominados piques.

Criticamos enfáticamente que se haya dejado por fuera la disposición del inciso e), la cual describe una infracción que representa un gran peligro en las carreteras nacionales.

e) Superando en treinta kilómetros, cualquier otra velocidad máxima cuando esté claramente establecida.

El artículo 70 ter del proyecto establece los plazos de suspensión de la licencia de conducir por pérdida de puntos, se suspende la licencia por dos años para la primera vez, cuatro años para reincidencia y 10 años para la tercera. El conductor para obtener nuevamente la acreditación para conducir en todos los casos, tendrá que esperar a que hayan transcurridos los plazos de suspensión, y deberá aprobar un curso de sensibilización y reeducación vial. La nueva acreditación comportará una asignación base de cincuenta puntos. De haberse producido una segunda suspensión de la licencia, la acreditación para conducir iniciará con cuarenta puntos; y de tratarse de una tercera ocasión, la acreditación base será de treinta puntos y en el caso de la suspensión por un año definida en el artículo 135 de esta Ley, cumplida la suspensión el conductor tendrá su nueva acreditación con el saldo de puntos disponible, luego de aplicada la suspensión por la comisión de la conducta que originó dicha decisión.

Criticamos abiertamente que infracciones como conducir en estado de ebriedad o conducir habiendo consumido drogas o sustancias enervantes sea sancionado de igual manera, que otras

conductas como las descritas anteriormente. Para estos casos, es importante que se dé un proceso de rehabilitación para efectivamente disminuir la posibilidad de que la persona vuelva a incurrir en la falta cuestionada. La enseñanza de ciertos contenidos de seguridad vial difícilmente vaya a disuadir a un adicto al alcohol o las drogas a que no consuma más estas sustancias.

Con respecto de los plazos de suspensión de la licencia son mejores que la suspensión de 6 meses de la licencia que, actualmente, es el mayor castigo que contempla la Ley de Tránsito.

2- Sustanciación en sede administrativa de la impugnación de la boleta de citación de por infracción a la Ley de Tránsito; así como de los trámites de devolución de placas, vehículos y licencias.

En la justificación del proyecto se explica de la siguiente forma:

“...es la concentración en sede administrativa del tema de la impugnación de las boletas de citación, así como de los trámites de devolución de placas, vehículos o licencias, que fueron retirados con motivo de las prerrogativas señaladas en la ley.

En la actualidad, el establecimiento de potestades en los juzgados de tránsito o despachos competentes, sobre esos tópicos, produce tanto problemas de efectividad de la ley, como de atención al usuario.

Por lo tanto, esta reforma propone la sustanciación a nivel administrativo, asignando la competencia por vinculación con la materia al Consejo de Seguridad Vial.

Se establece un plazo para la impugnación de tres días hábiles. De no verificarse tal acto, la boleta quedará en firme y será ejecutable en todos los efectos señalados en la ley.

Sin embargo el ciudadano podrá recurrir en vía judicial ante el Juzgado de Tránsito, para discutir el asunto en la esfera contenciosa.

De efectuar la impugnación, la misma se sustanciará de acuerdo al ofrecimiento de pruebas, debiendo resolverse en un plazo no mayor a los ocho días hábiles.”¹⁶⁹

Un proceso administrativo no puede llevarse a cabo al margen del debido proceso, principio constitucional inmerso en los artículos 39 y 41 de la Carta Magna, y del cual derivan derechos para las partes interesadas en el proceso, el ejercicio efectivo de su derecho de defensa desde las primeras fases del procedimiento hasta su culminación. La falta de un procedimiento acorde con los

¹⁶⁹ Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, **Proyecto de Ley: Reforma parcial a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres N° 7331, de 13 de abril de 1993, y normas conexas**, Expediente N° 16496, Departamento de Servicios parlamentarios, Pag 20.

lineamientos legales conlleva a crear indefensiones y violaciones a garantías constitucionales. Nos parece que la transición que se hace en la reforma de la sede judicial a la administrativa sí es acorde con el debido proceso, ya que, se le da la oportunidad al administrado de recurrir la boleta, si no la recurre, la boleta queda firme y se ejecuta, esto nos parece muy beneficioso, ya que agilizará el proceso de tránsito. También, se garantiza el debido proceso por el hecho de poder recurrir en vía judicial, sino se está de acuerdo con lo resuelto en sede administrativa. No criticamos el hecho de que se pueda recurrir lo resuelto en sede administrativa en el Juzgado de tránsito, por el hecho de que está de por medio el descuento de puntos por la infracción cometida, en infracciones muy severas que implican la pérdida total de puntos y de la posibilidad de conducir un vehículo automotor, consideramos que este esquema es ideal.

3- Prescripción de las infracciones a la Ley de Tránsito.

En la actualidad, de acuerdo en el tenor del artículo 180 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N.º 7331, la pena de multa prescribe en dos años.

Por otra parte, el numeral 70 de la misma ley, establece que el período de vigencia de la licencia expedida por primera vez será de dos años, mientras su renovación por cinco.

En una situación muy propia de la idiosincrasia nacional, los infractores a las normas de tránsito tienen pleno conocimiento de situación, por lo que aprovechan el corto plazo de prescripción, sabedores de que antes de ese plazo no se deben apersonar a renovar su licencia de conducir.

Esto ocurriendo no en pocos casos, quedando atrás un arduo esfuerzo y trabajo de control y vigilancia realizado por la Policía de Tránsito, y el cual ha representado un costo social muy elevado; haciendo ineficaz la norma involucrada.

Por esta razón, es imprescindible que se amplíe el plazo de la prescripción para así, plasmar dos objetivos: 1. evitar esa impunidad; y 2. hacer efectivo el ingreso, que será diseccionado hacia tareas de seguridad vial.

Este proyecto de Ley contiene una reforma en este sentido:

ARTÍCULO 47.- Refórmase el artículo 109 de la Ley General de Policía, N.º 7410, de 26 de mayo de 1994, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 109.- Prescripción de la acción. La acción penal prescribirá a los cinco años en el caso de delitos contra la vida, delitos sexuales y delitos contra la integridad física; en tres años, cuando se trate de cualquier otro tipo de delito de acción pública. En delitos de acción privada y contravenciones, prescribirá en seis meses. En el caso de las infracciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N.º 7331, la acción para sustanciar la imposición de la multa prescribe en dos años, contados a partir de la comisión de la infracción; y la sanción prescribe en ocho años, contados a partir de la firmeza de la sentencia.

Los términos señalados para la prescripción de la acción, se contarán a partir del día en que se cometió el delito o la contravención o desde el día en que se decretó la suspensión del proceso, salvo la excepción indicada en el párrafo precedente.”

Consideramos valioso este aporte, ya que al ampliar de 2 a 8 años la prescripción de la sanción, hay seguridad de que siempre que una persona vaya a renovar su licencia tendrá que pagar las multas, de lo contrario, no se le realizará la renovación.

B) CRÍTICAS A LA REFORMA

En la justificación de este proyecto de ley, encontramos las siguientes consideraciones:

“A pesar de la compleja realidad que comporta los accidentes de tránsito, los mismos pueden ser prevenidos desde varias ópticas, todas ellas en una visión de conjunto y sin una necesaria relación de prelación.

Así destacamos en primera instancia, el fortalecimiento de la presencia policial en la carretera, el despliegue de campañas de prevención de manera sostenida, la implementación de acciones de educación vial en todos los niveles de la formación del educando; modernizando el sistema de acreditación de conductores; estableciendo normas técnicas para la circulación de los vehículos; norman y ejecutando criterios de seguridad vial

en infraestructura y acudiendo al endurecimiento de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331.”¹⁷⁰

Esta justificación del proyecto de ley nos hace pensar que la propuesta es integral y que va a trazar las siguientes medidas para disminuir los accidentes de tránsito:

- Fortalecimiento de la policía de tránsito.
- Campañas de prevención de manera sostenida.
- Educación vial en todos los niveles de la formación del educando.
- Endurecimiento de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres.¹⁷¹

Sin embargo, pese a esta buena premisa, inmediatamente después de esta consideración, podemos encontrar la verdadera y única medida que se propone implementar en esta reforma. En este proyecto de ley, se apuesta únicamente al último componente. Se menciona en este documento que el objetivo es crear, paulatinamente, una conciencia en el conductor sobre las consecuencias de su comportamiento incorrecto e inseguro en las carreteras. Dicho en la misma justificación: “Por lo tanto, con este proyecto de ley, la Administración se está avocando a acciones dirigidas para intervenir directamente en factores de riesgo como son la adopción y aplicación de leyes y normas más rigurosas que establezcan una sanción económica de alto impacto para la economía del ciudadano irresponsable y trasgresor de las mismas, el cual pone en riesgo su vida y la de otros. (...) Con ello se aspira, fundamentalmente, a lograr un efecto preventivo tanto a nivel general, como a nivel especial, tanto en sus componentes positivos, como negativos.”¹⁷²

¹⁷⁰ Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, **Proyecto de Ley: Reforma parcial a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres N° 7331, de 13 de abril de 1993, y normas conexas**, Expediente N° 16496, Departamento de Servicios parlamentarios, Pág. 6.

¹⁷¹ Refiriéndose a las multas.

¹⁷² Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, **Proyecto de Ley: Reforma parcial a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres N° 7331, de 13 de abril de 1993, y normas conexas**, Expediente N° 16496, Departamento de Servicios parlamentarios, Pág. 7.

Al estudiar esta reforma es constatable la errónea percepción que tienen las personas sobre lo que es prevención, ya que, lo enfocan únicamente al cambio del régimen sancionatorio de conductores infractores, la educación se da cuando la persona ya está mal educada, cuando es un infractor y no en los momentos más importantes de la vida de un ser humano –como cuando se es niño, que es la etapa en la que el ser humano define sus valores, o cuando una persona está aprendiendo a conducir y todavía no es un mal conductor-.

Con esta reforma, se propone que a parte de la sanción económica que implica la multa se le descuenta, al conductor infractor, puntos dependiendo de la gravedad de la infracción cometida, el conductor tendrá un total de 60 puntos y al ir cometiendo infracciones a la Ley de Tránsito se le irán restando y al perderlos todos se le quitará la licencia de conducir.

El sistema de puntos como se dijo anteriormente, ha sido sumamente beneficioso en otros países, pero hay que considerar que estos beneficios traducibles en la disminución de accidentes de tránsito, se han dado en sociedades desarrolladas, en donde las personas en su mayoría respetan a cabalidad las leyes de tránsito y en donde existen controles sumamente efectivos para detectar a los infractores de las normas de tránsito, es más, la detección del infractor en muchos de los casos se da sin que intervenga la policía de tránsito –con la fiscalización electrónica-; lo anterior, garantiza que las personas siempre van a estar alerta, ya que, saben que en cualquier momento los podrían sancionar.

Compartimos el criterio de la Comisión Interinstitucional de Tránsito que en este sentido realizó la siguiente crítica: “En los contenidos de las sanciones se establecen nuevos parámetros de sanción a las conductas antijurídicas, pero dichos parámetros amén de ser exorbitantes, en lugar de causar y crear una conciencia positiva en el infractor, más bien, podrían ser generadores de mayor impunidad y de focos de corrupción, generando con ello una lesión mayor al proceso de tránsito que la que tenemos actualmente. Consideramos que la nueva

regulación de tránsito debe no solo apostar a la educación, prevención y confrontación directa de las causas que producen los accidentes, para luego atacar la acción imprudente de los conductores. Se debe incrementar y mejorar la acción preventiva en las carreteras por parte de los oficiales de manera que exista mayor seguridad para todos los usuarios de la vía.”¹⁷³

El profesor, Montoro González, catedrático en educación vial menciona: “En todo caso los estudios dicen claramente que el efecto de la sanción es importante pero puntual. En los tres o cuatro meses posteriores a una sanción alta, ciertamente disminuye la posibilidad de tener un accidente o cometer una infracción grave, pero posteriormente se vuelve al estado inicial, por lo que resulta imprescindible unir a la sanción otras estrategias, básicamente centradas en la educación y la formación. Es imprescindible lograr en el futuro que el conductor esté más influenciado en sus actuaciones por la seguridad que por la sanción.”¹⁷⁴

Del estudio detallado de la reforma propuesta por el MOPT, se nota la carencia de medidas centradas en la educación y en la formación, estos pilares para el buen comportamiento de todos los actores que se desenvuelven en el tránsito – conductores y peatones principalmente- se ven dentro de la reforma como una pena a los conductores infractores que han cometido gran cantidad de infracciones a la Ley de Tránsito. Las preguntas claves son: mientras que un conductor comete infracciones que lo hagan merecedor del “castigo” que consiste en reeducarlo para que sea un mejor conductor ¿Qué pasa con los demás conductores, que cometen infracciones y nunca son sancionados?, ¿Qué pasa con los peatones, quienes son los actores más débiles e indefensos en esta dinámica y dependen exclusivamente de la educación que recibieron de niños de parte de sus padres, o en el mejor de los casos en la escuela?.

¹⁷³ **Comentario Proyecto 16496, "Reforma de la Ley de Tránsito 7331"** redactado por Integrantes Comisión Interinstitucional de Tránsito.

¹⁷⁴ MONTORO GONZÁLEZ (Luis), *Director del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Estrategias para la prevención de accidentes de tránsito*, Universidad de Valencia, Disponible en: gsv.unizar.es/actividad/jornadas/pdf/Montoro%20Luis.pdf

La multa y la sanción de reeducación no son suficientes para resolver esta problemática, el profesor Montoro señala que "...para que las sanciones sirvan con eficacia como mecanismo para regular el comportamiento prudente de los conductores, habría que tener más en cuenta una serie de principios que afectan de manera importante a la forma en que hay que legislar, a la eficacia o fracaso de la sanción, a su nivel de tolerancia y aceptación, a su carácter ejemplarizante y por supuesto, a su capacidad para inhibir, eliminar o modificar determinados comportamientos de riesgo de los conductores."¹⁷⁵

A continuación, resumimos las críticas que realiza el profesor Montoro con respecto de las multas y veremos si la reforma contrarresta estas situaciones:

- La sanción más eficaz es la que se aplica y se comunica de manera inmediata a la realización infracción;

En la reforma no encontramos ningún mecanismo que nos garantice la sanción inmediata a los infractores a la Ley de Tránsito. En la exposición de motivos del proyecto, se menciona que se va a fortalecer la presencia policial en las carreteras, consideramos esta medida insuficiente para lograr la disminución de accidentes de tránsito, ya que, esto solamente garantiza que los conductores cumplan la normativa de tránsito en los lugares donde, es bien sabido, que los oficiales de tránsito se encuentran.

- La sanción económica inhibe, pero en la mayoría de los casos no modifica el comportamiento de los conductores;

El siguiente cuadro muestra un ejemplo del incremento de las multas en el proyecto de reforma:

Multa	Hoy	Reforma
Conducción temeraria	¢ 20.000	¢ 280.000
Irrespeto de luz roja	¢ 10.000	¢ 180.000
No uso del cinturón	¢ 10.000	¢ 180.000

¹⁷⁵ Ídem

No uso del casco	¢ 2.000	¢ 100.000
------------------	---------	-----------

Sin duda alguna, al principio la multa impacta positivamente en la disminución de los accidentes de tránsito, pero al transcurrir el tiempo, los conductores se dan cuenta que la fiscalización no es efectiva y que existen maneras de eludir el control de la policía de tránsito como lo son el soborno al oficial o simplemente, evitar las carreteras que por costumbre los oficiales de tránsito siempre controlan, ergo, las multas son insuficientes.

- El efecto de la sanción económica es proporcional al nivel de ingresos económicos del conductor;

Habrán conductores que no les importa el incremento de las multas por su capacidad económica, estos conductores difícilmente variarán su actuar en las carreteras.

- La sanción no modificará el comportamiento si el conductor no conoce los peligros reales de su infracción;

Consideramos ésta la gran falla de la reforma, solo se está enfocando el problema en la reeducación de los infractores. La educación debe darse en todos los niveles, llámese Preescolar, Escuela, Colegio, entre otros. Además, se deben replantear los requisitos para la obtención de la licencia de conducir y fortalecer la educación que reciben las personas que optan por la obtención de ésta, tanto los requisitos teóricos como los prácticos.

- El sujeto no tenga dudas de que a todos los conductores se les aplicará con el mismo rigor la sanción;

Un conductor que se le sancione y se le quiten puntos por su actuar, sea cual sea la circunstancia que medió para que lo sancionaran, si ve a otro conductor que comete la misma infracción y no lo sancionan o le comentan un caso de un conductor que lo detuvieron y no lo sancionaron, se sentirá defraudado

del sistema imperante y éste se irá deslegitimando a tal punto que su aplicación será cuestionada por todos los conductores.

- El sujeto no perciba en la sanción una vía de recaudación económica de la policía o del gobierno;

Este es un aspecto que solo se podría analizar a posteriori de la vigencia del proyecto. Nos aventuramos a decir que como está planteada la reforma, el eje central es el recaudatorio y no la prevención mediante otras medidas que no sean la multa.

- El sujeto vea proporción entre la sanción económica y la gravedad de la infracción realizada;

En este aspecto, consideramos que el proyecto sí guarda esta armonía. Las conductas más graves son las que se sancionan con mayor rigor. Sin embargo, el proyecto queda debiendo, un conductor ebrio reincidente, la máxima pena que puede recibir es de 10 años –si no lesiona o mata a alguna persona- de suspensión de licencia, esta situación se debería de penalizar con mayor rigor.

- El sujeto acepte el sistema de sanción (sabemos por las investigaciones que esta aceptación de los conductores varía sustancialmente si es una máquina o un policía quien impone la sanción);

La implementación de medidas para controlar con más efectividad a los conductores en carretera brilla por su ausencia en este proyecto. Vamos a depender de los pocos policías de tránsito que tenemos para lograr una titánica labor de implementar un sistema de puntos del primer mundo en un país que no cuenta con las condiciones adecuadas para esa labor. Por condiciones nos referimos a una cultura vial elevada o de una infraestructura vial decente para la realidad que nos aqueja en la actualidad en materia de tránsito –calles llenas de huecos, sistemas de semáforos ineficientes, calles estrechas, inexistencia de aceras en las que el peatón pueda circular con seguridad o de pasos o puentes peatonales-.

- El sujeto no perciba disonancias cognitivas en la normas entre países. Por ejemplo, que existan diferencias entre países en los límites de velocidad o alcoholemia.

Costa Rica es una de los pocos países en el mundo en permitir el estado de preebriedad, la reforma no hace mención a esta realidad. Deberíamos considerar las medidas de tolerancia cero provenientes de Europa.¹⁷⁶

Esta propuesta evidencia la inexperiencia en el ámbito de la seguridad de sus propulsores, esto ha sido inductor de que el modelo formativo en seguridad vial esté básicamente centrado en el cumplimiento de la norma y no en la educación para seguridad. El modelo lógicamente ha mostrado con el tiempo su debilidad, ya que el conocimiento de la norma no garantiza en absoluto su cumplimiento y la sanción por mucho que aumente no ataja todas las conductas de riesgo.

En cuanto al sistema de puntos, podemos criticar lo siguiente:

El Proyecto de Reforma a la Ley de Tránsito presentado por el Poder Ejecutivo tiene dos vértices que constituyen la mayor innovación con respecto de la ley actual. Estos son:

- a) El Aumento del Monto de las Multas.
- b) El Sistema de Puntos.

En el presente acápite, comentaremos si bien, no de forma minuciosa, puesto que lo mismo conllevaría una repetición innecesaria de los defectos presentes en la Tabla de Puntos implementada en la reforma.

De forma previa debemos recordar que el Sistema de Puntos tiene como objetivo principal crear conciencia en los conductores, al ser estos los sujetos del

¹⁷⁶ Ejemplo de lo anterior es Suecia, país en donde no se acepta que el conductor tenga alcohol en la sangre, bajo ninguna circunstancia.

Derecho del Tránsito que tienen mayor responsabilidad de proteger la vida de los demás sujetos, por circular por las vías en una posición de poder físico con respecto de los mismos.

Consecuentemente, este Sistema, cuando es implementado en la normativa extranjera, regula las conductas realizadas por los conductores que resultan riesgosas para peatones y demás conductores como para sí mismos.

En pocas palabras, el Sistema castiga las conductas negligentes, imprudentes o imprecisas de los conductores las cuales crean un grave peligro de accidentes. Para observar esta tendencia, se remite al amable lector, a la parte de anexos con el fin de detallar las conductas reguladas en los Sistemas de Puntos Español y Estadounidense.

A pesar de esta tendencia ampliamente establecida, las autoridades de nuestro país han incluido como sancionables actuaciones de los sujetos del Derecho del Tránsito que no ponen en riesgo la integridad de los usuarios de las vías.

Dentro de este acápite, hacemos referencia a los actos realizados por los conductores de automotores que si bien, infringen normas de nuestra Ley de Tránsito y deben ser castigados, esta punición debe ser realizada por medio de multas o suspensión de la circulación del vehículo involucrado. Lo anterior, debido a que estos actos no influyen en forma alguna en la manera de realizar la conducción o en la capacidad de hacerlo.

Observemos el artículo 132 propuesto por la reforma:

“(…)

5.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 132 de la Ley de referencia, supone la pérdida de 15 puntos.

“Artículo 132.- Se impondrá una multa de un cincuenta por ciento de un salario base mensual del ‘oficinista 1’, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

(...)

5) Al conductor que altere, pretenda alterar, no utilice o no porte el taxímetro exigido a los vehículos de modalidad taxi, en el numeral 5, inciso q) del artículo 31 de esta Ley. (norma que exige tal dispositivo)

(...)”

La anterior conducta no atenta contra la seguridad ni del conductor ni de sus semejantes o de los pasajeros del automotor. En el caso en particular, nos encontramos ante una conducta que afecta la calidad del Servicio Público de Transporte, siendo más apropiado la suspensión por tiempo determinado de la concesión otorgada y/o una multa económica.

Tal como está establecido, el Sistema de Puntos es aplicado al disminuir la cantidad de puntos con los que cuenta un conductor en su licencia de conducir. Consecuentemente, aplicar esta medida a la conducta establecida en el artículo 134 bis inciso 4 propuesto por la reforma, es un sin sentido jurídico:

“(...) **8.-**La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 134 bis de la ley de referencia, supone la pérdida de 3 puntos.

“Artículo 134 bis.- Se impondrá una multa de un cinco por ciento (5%) de un salario base mensual del ‘oficinista 1’, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

(...)

4) Al ciclista que viole las disposiciones del artículo 104 de la presente Ley. (norma que establece su espacio de circulación, forma de efectuar maniobras de adelantamiento, prohibición de circular en carreteras cuya velocidad sea igual o mayor a ochenta kilómetros, prohibición de llevar más de dos pasajeros salvo que estén acondicionadas, prohibición de circular por aceras, prohibición de sujetarse a otro vehículo; prohibición de

circulación en vías públicas de menores de diez años de edad sin la compañía de menores de 15 años; prohibición de su aprendizaje en vías públicas)
(...)"

Tal como se observa, a simple vista, la conducta desplegada por el sujeto que se hace acreedor de la sanción, es peligrosa, sin embargo, no es realizada durante el desarrollo de la conducción, sino durante la acción de montar en bicicleta. Nos preguntamos: ¿Cómo se puede aplicar la disminución de puntos en la Licencia de Manejo si el sujeto se encontraba manipulando otro medio de transporte, para el cual no se requiere una licencia? y ¿si el sujeto que realiza la acción, simplemente no cuenta con Licencia de Conducción?

Con los dos anteriores ejemplos, los cuales bien podrían ser un número mayor, se observa como el Sistema de Puntos se ve desnaturalizado en el Proyecto de Reforma, a tal grado, que su aplicación se convierte en un imposible no solo jurídico si no físico.

Además de convertir algunos incisos de la Reforma en inútiles, resta credibilidad al Sistema de Puntos como tal, siendo lo anterior un gravísimo perjuicio ya que el mismo busca crear una conciencia en el conductor acerca de la peligrosidad de su accionar y de las consecuencias que puede tener en terceros.

Capítulo II: Propuestas de reforma a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres de Costa Rica

Sección I: REFORMAS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES DE COSTA RICA

A) NUEVO RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD

1- La fiscalización electrónica.

Con anterioridad, se analizó en que consiste y de la importancia que tiene en la reducción de accidentes de tránsito. Consideramos que se deben incluir la siguiente reforma en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres:

ARTÍCULO 149.- Las autoridades de tránsito pueden confeccionar partes impersonales, cuando el infractor no esté presente o cuando no se identifique fehacientemente, solo para las infracciones, contempladas en los incisos b) y e) del artículo 129; a), ch) y ñ) del artículo 130; e), g) y j) del artículo 131 y g), l), ll), m), v), w) y y) del artículo 132 de la presente Ley. Sin embargo, el parte impersonal no procederá con respecto a lo que indican los incisos a) y b) del artículo 106, a cuyo contenido hace referencia el inciso e) del artículo 129.

La autoridad de tránsito que confeccione un parte impersonal debe hacerse acompañar de por lo menos otra autoridad de tránsito, quien actuará en calidad de testigo presencial. En el parte debe consignarse el nombre, número de cédula y la firma del testigo.

Para efectos de constatar las conductas que pueden ser objeto de partes impersonales, se autoriza el uso de sistemas electrónicos de vigilancia automática u otra tecnología similar. En este caso, los partes deben respaldarse con una serie de fotografías que muestren claramente el sitio en que ocurrió la infracción, incluido el vehículo en cuestión, un acercamiento legible del número y las letras de la placa, la hora y la fecha. Todos los partes impersonales consignarán, en forma impresa, el derecho del supuesto infractor de acudir ante la alcaldía de tránsito correspondiente, a hacer valer sus derechos, dentro de los ocho días hábiles siguientes a su notificación.

La Dirección General de la Policía de Tránsito debe notificar el parte impersonal, dentro del plazo de diez días hábiles posteriores a la infracción, a quien figure como propietario del vehículo, en la última dirección que conste en el registro de la Dirección General de Educación Vial, en el Registro Civil o Público.

ARTÍCULO 149 bis.- El conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último acredite que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables de los

daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso del vehículo; todo sin perjuicio de la responsabilidad de otras terceras personas.

ARTÍCULO 149 ter.- Serán imputables al propietario registral, las contravenciones cometidas por un conductor que no haya sido individualizado, salvo que aquél acredite que el vehículo le fue tomado sin su conocimiento o sin su autorización expresa o tácita.

Las infracciones de responsabilidad del propietario del vehículo serán de cargo de éste, o del tenedor del mismo cuando aquel haya cedido la tenencia o posesión del vehículo en virtud de un contrato de arrendamiento o a cualquier otro título. Será excepción a la anterior presunción cuando la escritura de compraventa del vehículo no haya sido inscrita por parte del Notario en el tiempo legalmente establecido.

Para hacer efectiva la responsabilidad del conductor o del tenedor del vehículo, de acuerdo a lo contemplado en los incisos anteriores, el propietario del mismo deberá individualizarlo de manera tal de permitir su notificación. En caso de no poder practicar tal notificación, por ser inexistente o no corresponder el domicilio u otro antecedente entregado por el propietario, se dejará constancia de tal circunstancia en el proceso, debiendo el juez hacer efectiva la responsabilidad infraccional en contra del propietario del vehículo.

ARTÍCULO 149 cua.- La suspensión o cancelación de la licencia de conducir sólo es aplicable por infracciones cometidas conduciendo personalmente un vehículo. No procederá la pérdida de puntos por infracciones detectadas por la fiscalización electrónica.

2- Responsabilidad por daños.

El artículo 3 de nuestra actual Ley de Tránsito define el accidente de tránsito como “la acción culposa cometida por los conductores de los vehículos, sus pasajeros o los peatones, al transitar por los lugares a los que se refiere el artículo 1. En el accidente de tránsito, debe estar involucrado, al menos, un vehículo y producirse daños en los bienes, lesiones o muerte de personas, como consecuencia de la infracción a la presente Ley.” Por el hecho de que estemos en presencia de un accidente de tránsito no significa que el caso se verá en la sede de tránsito, dicha definición no delimita la competencia de los Juzgados que conocen la materia de tránsito, ya que, si las lesiones a una persona producto de

un accidente de tránsito superan los 5 días de incapacidad, el caso tiene que verse en sede penal –ya que estaríamos en el supuesto fáctico de la delito de lesiones leves, reguladas en el artículo 125 del Código Penal- , también en el caso de muerte de una persona se verá en sede penal.

Con respecto de los daños materiales, según el artículo 132 inciso ch) de la Ley de Tránsito el conductor, el pasajero de un vehículo o el peatón que produzca un accidente de tránsito será multado con dos mil colones. Esta sanción resulta ridícula, todos los accidentes de tránsito producen daños mucho más cuantiosos que esa suma; esta situación es más grave si consideramos que cuando un conductor produce daños y no lesiona ni mata a alguna persona, ni tampoco choca contra ningún otro vehículo, lo que generalmente ocurre es que dicho conductor no es sancionado, y si es sancionado nada más se le puede imponer la multa de dos mil colones, sin importar la magnitud del daño que haya causado. Existe una gran laguna, ¿qué sucede si un conductor produce daños cuantiosísimos y nadie lo demanda? no sucederá nada. Desde esta consideración, planteamos la siguiente reforma a la Ley de Tránsito:

Artículo 187 bis.- El conductor de un vehículo que por imprudencia, negligencia o impericia causare daños materiales sobre algún bien será castigado con una multa de dos salarios mínimos. Si hay reincidencia en esta conducta se procederá de la siguiente manera:

- a) La segunda vez que incurra en esta conducta se le impondrá al conductor la obligación de llevar un curso teórico y práctico de manejo y además, deberá someterse a un examen médico realizado por el personal médico seleccionado por la Comisión Médica de Tránsito.
- b) La tercera vez que incurra en la conducta se le sancionará al conductor con la obligación de realizar 30 horas de trabajo comunal que deberá ser supervisado por un funcionario del MOPT que dé fe de la realización del trabajo por parte del conductor mediante un informe presentado ante Consejo de Seguridad Vial. Además, el conductor volverá a someterse al examen médico mencionado en el inciso anterior.
- c) La cuarta vez, se le podrá imponer de seis meses a un año de prisión dependiendo de las circunstancias del accidente.

Para la aplicación del inciso c) los daños causados deberán ser de una cuantía superior a un millón de colones, para valorar el daño el único competente será un perito evaluador del Instituto Nacional de Seguros, ante daños evidentemente cuantiosos la pericia será innecesaria.

En cada situación el Juez de Tránsito, suspenderá la licencia de conducir del conductor infractor. El conductor, una vez que cumpla con la sanción impuesta podrá recuperar su licencia de conducir.

3- Responsabilidad de la Administración por accidentes de tránsito.

Como en muchas situaciones analizadas anteriormente, nuestra ley resulta omisa en varios aspectos, en sentido contrario, solo podemos encontrar y de forma deficiente las siguientes hipótesis:

- Responsabilidad de la Administración por daños ocasionados a terceros con motivo de la circulación de vehículos de su propiedad.

Es el único hecho generador –según la Ley de Tránsito de Costa Rica- de responsabilidad para el estado en un accidente de tránsito, regulado por los artículos 228, 236 y siguientes de la Ley de Tránsito –Capítulo V: De los accidentes en que intervienen los vehículos del Estado.

Sin embargo, en ninguno de los artículos citados, se encuentra alguna norma que haga referencia de alguna forma a la responsabilidad de la Administración sobre los daños causados por sus vehículos.

Tal norma es posible encontrarla en la Ley General de la Administración Pública, en el artículo 190:

“La Administración responderá por todos los daños que cause su funcionamiento legítimo o ilegítimo, normal o anormal, salvo fuerza mayor, culpa de la víctima o hecho de un tercero.”

- Responsabilidad de la Administración por daños reportables a la ejecución de trabajos en las vías públicas.

En esta situación, la Administración debe tomar las medidas pertinentes para hacer visibles a los conductores y peatones la situación anómala que se desarrolla en la vía pública. Al respecto, solamente encontramos un artículo en nuestra ley:

ARTÍCULO 206.-Cualquier persona física o jurídica, pública o privada, que pretenda realizar trabajos en las vías públicas, debe:

- a)** Contar con la autorización de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- b)** Poner señales (que deben permanecer durante el día y la noche), tales como rótulos con pintura reflectora y dispositivos proyectores de luz fija o intermitente a distancias adecuadas para evitar accidentes, según se dispondrá en el Reglamento de esta Ley.
- c)** Colocar los materiales de construcción dentro de lotes vacíos u otros sitios adecuados. Se prohíbe colocarlos en las vías públicas.

En caso de incumplimiento de lo dispuesto en el inciso b) de este artículo, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito puede adquirir las señales respectivas y colocarlas por cuenta de la persona que realice los trabajos en la vía. El cobro respectivo lo hará el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por la vía ejecutiva.

Sin embargo, no existe norma expresa que haga referencia a la responsabilidad, ya sea de la Administración o de un tercero, en caso que un accidente ocurra como consecuencia de esta omisión.

Con respecto de las demás hipótesis, nuestra Ley es omisa, en consecuencia, en caso que un particular sufra daños en su esfera física o patrimonial debido a una actuación inadecuada o una omisión por parte de la Administración, deberá fundamentar su reclamo en el artículo 1048 del Código

Civil y en el 190 de la Ley General de la Administración Pública, concernientes ambos, a la Responsabilidad Extracontractual.

Desde las premisas anteriores, consideramos importante incluir en nuestra Ley de Tránsito las siguientes disposiciones:

Con respecto de la Responsabilidad Civil de la Administración, se debe incluir el siguiente artículo:

“ARTÍCULO 186 bis.- La Administración Pública y/o el Concesionario, serán civilmente responsables por los daños y perjuicios que se deriven de un accidente de tránsito que tenga como causa lo siguiente:

- La construcción de vías con defectos estructurales ocultos.
- La inadecuada reparación de las vías.
- La ejecución de obras de reparación sin tomar las medidas adecuadas para prevenir a los conductores y/o peatones de éstas.

La Administración Pública será también civilmente responsable por los daños y perjuicios que se deriven de un accidente de tránsito provocado por la falta de señalización ya sea vertical u horizontal o por la deficiente conservación de ésta.

Solamente se eximirá de esta responsabilidad a la Administración y/o Concesionario, si estos logran demostrar que los daños y perjuicios fueron ocasionados por:

Caso fortuito.

Fuerza Mayor.

Culpa de un tercero o del propio lesionado.”

Lo anterior, demostraría que el conductor o peatón fue imprudente, negligente o imperito al haber irrespetado las normas de tránsito vigentes y al no haber acoplado su comportamiento a los factores externos que imperaban en las circunstancias del hecho, demostrando así que la actuación u omisión de la Administración y/o el Concesionario no fue el factor detonante del accidente.

En el otro lado de la ecuación, el conductor o peatón deberá demostrar la imprevisibilidad de la existencia de la situación anormal, no siendo fácilmente advertible (a fin de que estos puedan ajustar su conducta a tales características) el peligro oculto hace responsable a la Administración y/o Concesionario.

Lo que consideramos realmente valioso de esta reforma que planteamos es la posibilidad de que el Juez de Tránsito logre determinar expeditamente si hubo alguna de las circunstancias anteriormente descritas para responsabilizar al Estado por un accidente de tránsito, es decir, no se tendría que ir a un Contencioso Administrativo que como es bien sabido son juicios que duran muchísimo tiempo.

4- Responsabilidad por el certificado médico para obtener o renovar la licencia de conducir.

Esta situación deriva de la posible responsabilidad de la Administración por daños debido a error culposo en la autorización de carreras de velocidad, expedición de pases y licencias.

Con respecto de la responsabilidad de la Administración por un error culposo en la expedición de pases y licencias, en la actualidad, en nuestro país, no puede ser aplicada. Lo anterior, debido a que el examen médico requerido por el artículo 70 de la Ley de Tránsito es realizado por médicos en el ejercicio privado de su profesión, es decir, no por un panel de médicos seleccionados por la Administración o médicos de la Caja Costarricense del Seguro.

Si bien, esta medida permite que el examen sea realizado de forma expedita, al no tener que acudir ante un grupo específico de médicos, la misma

conlleve un gravísimo riesgo, y es como sucede en la realidad, este examen es aplicado de forma irresponsable por algunos profesionales en medicina.

Lo anterior, se podría eliminar con el efecto disuasivo que conllevaría la condenatoria civil y/o penal de un galeno tras realizar un examen médico con resultados erróneos que permitiera a un conductor obtener la licencia y que éste, por alguna enfermedad o defecto físico causase un accidente.

Sin embargo los certificados médicos expedidos por nuestros médicos indican, literalmente, lo siguiente: “Asimismo relevo en este acto al médico examinador de toda responsabilidad por mis declaraciones”. Acto seguido el interesado firma para hacer efectiva esa eximente de responsabilidad médica. Consideramos que dicha disposición contiene dos graves situaciones:

1. Lejos de ser un examen médico, lo que actualmente se aplica es una declaración jurada de que la persona no tiene padecimientos que lo incapaciten a manejar, es algo así como la declaración jurada que se hace ante un Notario Público.
2. Al ser una declaración jurada, el médico tratante no examina absolutamente nada, es decir, no se hacen exámenes precisos que puedan determinar la presencia de padecimientos que incapaciten a alguien para manejar un vehículo automotor.

Pero, lo que no dudamos es que ésta debe ser eliminada de los certificados para, de esta forma, obligar al profesional en medicina a realizar el examen, que por las características que tiene en la actualidad no es suficiente para garantizar la idoneidad de un conductor, de la forma más responsable y precisa.

Sería pertinente incluir dentro de la Ley de Tránsito lo siguiente:

“ARTÍCULO 187.- Responderán solidariamente con el conductor:

(...)

e) El médico que realizó de forma inadecuada los exámenes físicos y/o psicológicos o reportó resultados inexactos de los mismos permitiendo así la obtención ilegítima del permiso provisional de conducción o la licencia de conducción a un conductor que provocó un accidente debido a las deficiencias que hubiesen sido detectadas al realizar adecuadamente el examen o que, de ser reportadas hubiesen impedido la obtención del permiso provisional o licencia.

Otro aspecto muy curioso de estos exámenes médicos actuales es el carácter de fedatario público que le da al médico examinador, esto mediante la siguiente expresión que aparece en el extremo inferior derecho in fine, después de la rúbrica del médico examinador, que dice:

“ESTE DICTAMEN TIENE FE PÚBLICA Y SOLO PUEDE SER RUBRICADO POR EL MÉDICO A QUE SE ANOTA EN EL APARTADO INMEDIATO SUPERIOR”.

Este apartado es una aberración, precariza de manera preocupante el concepto de Fe Pública, ya que, los profesionales que ostentan la condición de fedatarios públicos tienen que garantizar que sus actuaciones sean verificables, es decir, que lo que expresan en el documento que tiene fe pública sea verdad. Lo anterior, es como si un Notario Público en una declaración jurada diga que todo lo dicho en la declaración es verdad –lo cual, evidentemente va en contra de la naturaleza de este instrumento-.¹⁷⁷ Si el examen que se aplica actualmente fuera riguroso y realmente se lograra determinar con precisión por parte del médico examinador las patologías que se expresan en éste, no habría ningún problema en la existencia de esta disposición, sin embargo, sabemos que no es así. Diariamente, los médicos de este país violentan la fe pública, ergo, se debería de aplicar el artículo 359 del Código Penal ante esta flagrante delincuencia.

¹⁷⁷ Anteriormente explicamos el carácter de declaración jurada de estos exámenes.

5- Criminalidad Vial.

La ejecución de un delito culposo con un vehículo automotor es tema de todos los días en nuestro país. Lamentablemente, el incremento de las lesiones y de las muertes de personas producto de un accidente de tránsito es una problemática que se acrecienta y no se vislumbra ninguna solución cercana.

Siendo ésta la realidad, y al encontrarnos en una temática que por producirse un delito es sin duda de competencia penal, no nos adentraremos en proponer reformas al Código Penal de Costa Rica. Sin embargo, esta situación no nos limita a proponer reformas dentro de la Ley de Tránsito con respecto de los delitos que se producen en carretera.

Es imperioso que se incluya como medida cautelar, en todos los casos en que medie un delito por la conducción de un vehículo, la suspensión de la licencia por un plazo que concuerde con la gravedad del delito que se investiga y además, siguiendo el mismo criterio de gravedad, en el mismo acto se le debe facultar a la Policía la retención del vehículo implicado.

Si en sentencia se corrobora que la persona es culpable del delito, consideramos trascendental incluir el siguiente artículo a la Ley de Tránsito:

Artículo 134 bis.- Se suspenderá la licencia de conducir, por 20 años, a los conductores que resulten culpables de haber cometido cualquier delito producto de su conducción. La suspensión se computará desde que exista sentencia firme que declare culpable al conductor, sin embargo, se le podrá suspender la licencia desde antes de la firmeza de la sentencia como medida cautelar.

B) CAPACIDAD PSICOFÍSICA PARA CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR

Esta es una solución viable y a corto plazo para los problemas de flujo vehicular e irresponsabilidad en nuestras carreteras.

Durante el análisis de las diversas medidas propuestas en nuestro país para atacar los problemas que diariamente observamos en los periódicos y noticieros, encontramos un elemento que se repite en todas y cada una de estas propuestas: son medidas paliativas, no preventivas. ¿A qué hacemos referencia con lo anterior? Se plantean medidas que procuran reducir los efectos del problema, pero ninguna de las propuestas logra cortar el problema de raíz.

Nuestra propuesta es muy simple:

Reformar el Capítulo III: “Las licencias y el permiso de aprendizaje” de nuestra Ley de Tránsito, tiene el fin de elevar los requerimientos exigidos para adquirir la autorización administrativa para ejercer la conducción en nuestras carreteras.

Como principal medida consideramos adecuado aumentar los requisitos médicos exigidos a los aspirantes tanto para el permiso provisional como a la licencia de conducir.

Al carecer los suscritos de conocimientos en la materia antes descrita, consideramos apropiado utilizar los criterios médicos establecidos por la Dirección de Aviación Civil para el otorgamiento de licencias de vuelo a los pilotos de avión.

El lector podrá considerar excesiva esta medida, el equiparar los requisitos exigidos a pilotos de avión con las solicitadas a los conductores, sin embargo, podemos rebatir ese argumento al tomar en consideración qué número de

accidentes aéreos ocurren debido a problemas médicos sufridos por un piloto en el transcurso de un vuelo y compararlos con el número de accidentes de tránsito ocurridos en nuestras carreteras que tienen como causa deficiencias físicas o psicológicas en los conductores.

La facultad de cambiar los requisitos que deben cumplir los aspirantes a conductores se encuentra regulada en el artículo 75 de la actual Ley de Tránsito:

ARTÍCULO 75.- Para efectos del examen médico, el Poder Ejecutivo determinará, en el Reglamento de esta Ley, cuáles deficiencias físicas y mentales imposibilitan la conducción de un vehículo.

Consecuentemente:

1- Reforma al Capítulo III de la Ley de Tránsito: Las licencias y el permiso de aprendizaje.

Esta reforma se orienta a profesionalizar a los doctores autorizados para efectuar los exámenes médicos pertinentes para obtener el permiso de aprendizaje o la licencia de conducir.

Artículo 68: el Poder Ejecutivo designará los examinadores médicos, competentes y facultados para ejercer la Medicina, con objeto de que efectúen el reconocimiento médico que les permita evaluar la aptitud psicofísica de quienes soliciten otorgamiento o renovación tanto del permiso provisional de aprendizaje como de los diversos tipos de licencias.

Se mantendrá en este artículo lo establecido para los tipos de licencias.

Artículo 68 bis: se crea la Comisión Médica de Tránsito, órgano que será el encargado de:

- a) Elegir los médicos competentes para realizar las pruebas psicofísicas necesarias para obtener el permiso provisional, la licencia de conducción o su renovación de la misma.
- b) Evaluar los informes médicos presentados por los médicos examinadores, cuando la Dirección General de Educación Vial o un particular lo solicite.

- c) Determinar, junto a personeros del Colegio de Médicos y Cirujanos, el valor del examen médico.

Artículo 68 ter: Los examinadores médicos recibirán la preparación necesaria en Medicina de Tránsito¹⁷⁸ y deberán adquirir conocimientos prácticos y experiencia con respecto de las condiciones en las cuales los titulares de licencias y aprendices desempeñan sus funciones.

En cuanto al Examen Psicofísico y documentación necesaria para su realización, se establece lo siguiente:

Artículo 75: los solicitantes del permiso provisional o de la licencia y los conductores, firmarán y presentarán al médico examinador una declaración en la que indicarán si se han sometido anteriormente a algún reconocimiento análogo y, en caso afirmativo, cuál fue el resultado. Si se comprobare falta de veracidad en la declaración hecha por un solicitante a un médico examinador, se pondrá esto de conocimiento de la Dirección General de Educación Vial, para que proceda a revocar el permiso de conducir obtenido.

Artículo 75 bis: los solicitantes del permiso provisional o de la licencia y los conductores deberán reunir los requisitos médicos mínimos que se establecen en los siguientes artículos. Para la comprobación de esta aptitud psicofísica se realizará un examen médico que evaluará, la capacidad psicológica y física del solicitante. Las técnicas utilizadas para realizar estos exámenes se regularán vía reglamento. El resultado de los anteriores exámenes se indicará en un Certificado Médico, éste deberá llevar agregado un timbre de doscientos colones (¢200) a favor de la Cruz Roja Costarricense. El resultado del examen será comunicado al Consejo de Seguridad Vial. (Deróguese el inciso ch) del artículo 65 y el inciso c del artículo 67.)

Artículo 75 ter: Se establecen los siguientes requerimientos como parámetros básicos los cuales deben cumplir los solicitantes del permiso provisional o de la licencia y los conductores

- a) **Requisitos visuales:** el reconocimiento médico se basará en los siguientes requisitos:

¹⁷⁸ Medicina del tránsito trata sobre el bienestar psicofísico y social del individuo en sus desplazamientos en las vías de tránsito, en especial la vía pública y todo lo relacionado con las causas que provocan el accidente de tránsito. Se basa en la prevención de las consecuencias del choque, sea en la condición de peatón o de conductor de cualquier vehículo. Promociona hábitos de vida saludables para evitar los siniestros de tránsito y unifica criterios para los médicos que realizan evoluciones para el otorgamiento de la licencia de conducir.

El funcionamiento de los ojos y de sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes al tipo de licencia o permiso del solicitante.

La agudeza visual lejana con corrección o sin ella será de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, la agudeza visual binocular será de 6/6 o mayor. No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección. Cuando esta norma de agudeza visual solo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse al solicitante como apto a condición de que:

- a- Use los lentes correctores durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicita o ya posee; y
- b- Guarde, además, a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.

Los solicitantes podrán usar lentes de contacto para satisfacer este requisito siempre que:

- a- Los lentes sean monofocales y sin color;
- b- Los lentes se toleren bien; y
- c- Se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia.

Los solicitantes que tengan un gran defecto de refracción usarán lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción.

Los métodos que se emplean para la medición de la agudeza visual pueden llevar a evaluaciones diferentes. Se tomarán las medidas necesarias para asegurar que se obtenga equivalencia en los métodos de evaluación.

- b) **Requisitos Auditivos:** el reconocimiento médico se basará en los siguientes requisitos:

Se exigirá que el solicitante no tenga ninguna deficiencia de percepción auditiva que comprometa el buen desempeño de sus funciones mientras ejerza las atribuciones que le confiere la licencia o permiso.
No existirá:

- a- Proceso patológico activo, agudo o crónico, ni en el oído interno ni en el oído medio;
- b- Perforación sin cicatrizar (abierta) de las membranas del tímpano. Una perforación simple y seca no implica necesariamente que haya de considerarse como no apto al solicitante. En tales circunstancias, no se otorgarán o renovarían las licencias, a menos que el aspirante pueda oír una voz de

intensidad normal en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo.

c- Obstrucción permanente en las trompas de Eustaquio;

d- Desórdenes permanentes en los aparatos vestibulares. Las condiciones pasajeras pueden considerarse como de incapacidad temporal.

c) **Requisitos Psicofísicos:** el reconocimiento médico se basará en los siguientes requisitos:

El solicitante no padecerá ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad un vehículo automotor.

El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

a) Psicosis;

b) Alcoholismo;

c) Dependencia de fármacos;

d) Desórdenes de la personalidad, en particular cuando sean lo suficientemente graves como para haberse manifestado repetidamente por su comportamiento exagerado;

e) Anomalía mental o neurosis de grado considerable.

Que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia o permiso que solicita o ya posee, a menos que el dictamen médico acreditado indique que, en circunstancias especiales, la falta del requisito en cuestión, por parte del solicitante, sea tal que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada no afecte la seguridad del solicitante y de terceros.

El solicitante no debería tener historia clínica ni diagnóstico clínico de cualquier anomalía mental, trastorno de personalidad o neurosis que, según dictamen médico acreditado, sea probable que, dentro de los dos años siguientes al reconocimiento le impidan ejercer con seguridad las atribuciones de la licencia o permiso solicitado o que ya posea.

El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de:

a) Enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso, cuyos efectos, según dictamen médico acreditado, puedan interferir en el ejercicio de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.

b) Epilepsia;

c) Cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.

El solicitante no presentará anomalía anatómica o funcional del corazón, congénita o adquirida, que pueda interferir con el ejercicio de las atribuciones

correspondientes a la licencia o permiso del solicitante. En el caso que el solicitante haya sufrido infarto de miocardio, será el examen médico el medio por el cual se determine si en el caso en particular se otorgará o no, el permiso o licencia.

La electrocardiografía de reposo formará parte del reconocimiento del corazón cuando se otorgue por primera vez una licencia y se incluirá en los reconocimientos sucesivos de solicitantes cuya edad esté comprendida entre 30 y 40 años, por lo menos cada dos años y a partir de esta última edad anualmente.

Las presiones arteriales, sistólica y diastólica, estarán comprendidas dentro de los límites normales.

El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural importante.

Toda afección activa de los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y todas las secuelas funcionales graves de enfermedades congénitas o adquiridas, se considerarán como causa de incapacidad. Podrá considerarse que no son causa de incapacidad las consecuencias funcionales de lesiones en los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y ciertos defectos anatómicos compatibles con el ejercicio de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Además de lo descrito anteriormente, el Poder Ejecutivo podrá determinar, en el Reglamento de esta Ley, cuáles deficiencias físicas y mentales imposibilitan la conducción de un vehículo.

Se plantea reformar al Artículo 70 de la Ley Actual de Tránsito, con el objetivo de que la realización del examen médico supra indicado a los conductores de vehículos sea periódica.

ARTÍCULO 70.- El período de vigencia de la licencia es de tres años, previo el examen médico de aptitudes físicas y síquicas.

Todo conductor deberá portar junto a su licencia, el certificado médico que compruebe el cumplimiento efectivo de los requisitos médicos mínimos exigidos en el artículo 75 ter de esta ley. Este certificado tendrá que ser revalidado cada 18 meses, tras este plazo, el conductor deberá realizar de nuevo el examen médico psicofísico pertinente.

2- Reforma al Título IV: Prohibiciones y Sanciones.

Capítulo I: Las Multas.

ARTÍCULO 129.- Se impondrá una multa de veinte mil colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, excepto lo dispuesto en el inciso g) del presente artículo.

(Así modificado por el artículo 1, inc. a) de la ley No. 7883 del 9 de junio de 1999)

h) A quien no porte el Certificado Médico durante la conducción del tipo de vehículo para la cual esté autorizado o tenga el certificado vencido.

Capítulo II: Las Sanciones.

ARTÍCULO 134 bis.- Se suspenderá la licencia de conducir, como consecuencia del incumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en el artículo 75 ter, mientras se mantengan en el tiempo, las situaciones, padecimientos y/o los efectos de estos.

Además la suspensión procederá en contra del conductor que no porte o tenga caduco su certificado.

Para que la suspensión sea levantada, el interesado se presentará ante un médico autorizado, quien realizará el examen psicofísico que anteriormente el interesado no aprobó o realizará el examen nuevamente en caso que el certificado se encuentre caduco. El médico tratante informará a la Dirección General de Educación Vial el resultado del examen, y la misma actuará en concordancia, según se demuestre que el conductor continúa o no bajo las situaciones, padecimientos y/o los efectos de estos y la decisión sea anotada en el Registro de Conductores.

C) INTRODUCCIÓN DEL “DROGOTEST”

De conformidad con el artículo 106 inciso b) de la Ley de Tránsito de Costa Rica conducir bajo la influencia de las drogas es ilegal y está sujeto a una sanción de veinte mil colones, esto según el artículo 129 del mismo cuerpo legal. Pese a existir esta normativa, no existe ningún mecanismo para demostrar que una persona conduce bajo los efectos de algún tipo de droga. Podríamos decir entonces que conducir drogado actualmente no acarrea sanción.

Al igual que el alcohol, existen muchas drogas que pueden afectar la destreza de un individuo para operar un vehículo de manera segura. Esto ocurre no solamente con las drogas que se consideran ilegales, también con muchas drogas prescritas por el médico, como por ejemplo: los tranquilizantes, al igual que los medicamentos para alergias y gripes disponibles en las farmacias sin receta médica. Si se están tomando medicamentos, antes de conducir es necesario verificar en la etiqueta si existe alguna advertencia sobre sus efectos.

En Europa, se implementa un mecanismo llamado “Drogotest” que consiste en una boquilla que se coloca debajo de la lengua y que aspira medio centímetro cúbico de saliva. Una vez que la pantalla indica que se ha terminado el proceso, analiza de forma inmediata la muestra y aparecen los resultados. Este aparato sólo determina si se ha consumido algún tipo de droga, pero no la cantidad. En este tipo de test, no habrá márgenes mínimos, aquel conductor que haya consumido drogas dará positivo.

En España, después de que un conductor da positivo en la prueba de drogotest será trasladado a un centro sanitario para ratificar el dictamen. Si el resultado del examen médico también es positivo, el detenido pasará a disposición del juez para que éste decida si se le aplica el Código Penal, en el que se prevé penas de 6 a 12 meses de cárcel para los que conduzcan un vehículo “bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas”.

En este tipo de prueba, no habrá ningún margen de tolerancia, como con el alcohol, con el que hay que superar una determinada tasa. El único modo de sortear la sanción será no haber ingerido ningún tipo de droga.

Las drogas ilegales tales como la marihuana, la cocaína, el LSD y la heroína también afectan los reflejos, la capacidad para tomar decisiones, el nivel de alerta, además de producir muchos otros efectos secundarios peligrosos. Estas

drogas pueden hacerle creer falsamente a la persona que se encuentra alerta o producirle mareo e incapacitarla para reaccionar ante situaciones sencillas.¹⁷⁹

1- Reforma del artículo 199 de la Ley de Tránsito.

Es por esta razón que consideramos imperiosa la introducción del drogotest en el sistema costarricense, no existe problema legal alguno que evite la utilización de este mecanismo, es más, el artículo 199 de nuestra actual Ley de Tránsito faculta la aplicación de pruebas químicas de su sangre, aliento u orina, con el propósito de determinar el contenido de drogas o alcohol en los conductores. Sin embargo, el artículo en cuestión tiene que ser reformado de la siguiente manera:

ARTÍCULO 199.- Las autoridades de tránsito, cuando medie un motivo razonable, pueden requerir al conductor sospechoso de conducir bajo los efectos del licor o de drogas enervantes de uso no autorizado, de acuerdo con la legislación vigente y las normas que dicte el Ministerio de Salud, para que se realicen pruebas químicas de su sangre, aliento, saliva u orina, con el propósito de determinar el contenido de estos agentes. Sin embargo, el conductor tiene derecho a escoger el tipo de prueba dentro de las que sean técnicamente procedentes.

En el caso de la prueba del aliento, será administrada por medio de alcosensores u otros dispositivos, debidamente calibrados por las autoridades de tránsito adiestradas en su uso.

Se faculta a los oficiales de tránsito realizar la prueba conocida como drogotest para determinar si una persona condujo bajo los efectos de alguna droga no autorizada.

Si el conductor se rehúsa a hacerse la prueba de aliento y el drogotest, su licencia queda suspendida, y perderá todos sus puntos.

¹⁷⁹ Manual del Conductor de Colorado. Pag 14. Disponible en: www.revenue.state.co.us/mv_dir/formspdf/2337sp1.pdf

El Juez de Tránsito podrá sancionar al conductor encontrado culpable de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias enervantes o psicotrópicas ilegales de la siguiente manera:

- La primera vez se le impondrá una sanción de la realización de trabajo comunal durante 30 horas, supervisado por un funcionario del MOPT debidamente autorizado. Además, el conductor tendrá que entrar en un programa de rehabilitación, que durará como mínimo 50 horas, sin embargo, el encargado del programa de rehabilitación podrá dictaminar si la persona necesita más tiempo para superar su adicción.
- La segunda vez, el conductor se expone a la pena de prisión de 6 meses a 2 años.

Las anteriores penas no desvirtúan las sanciones establecidas a consecuencia de la pérdida de puntos.

D) ELIMINACIÓN DE LA TOLERANCIA Y DE LA PREEBRIEDAD CON EL ALCOHOL

Muchos accidentes se dan por la conducción en estado de preebriedad el cual consideramos sumamente peligroso, es muy difícil para una persona determinar que otra se encuentra en estado de preebriedad, sino cuenta con una prueba científica que lo respalde. Jiménez Antillón ha dicho que "... el estado de preebriedad es asintomático contrariamente al de ebriedad. Cuyas manifestaciones no escapan aún al menos avezado (acostumbrado). Por eso decimos que **la preebriedad hay que demostrarla, mientras que la ebriedad se demuestra sola**"¹⁸⁰ (el paréntesis no es del original). Se han realizado diversas pruebas prácticas a conductores y el resultado es asombroso, cualquier cantidad de alcohol que hayan consumido –aunque se encuentren dentro de los parámetros de tolerancia- reduce el tiempo de reacción y produce en el conductor una pérdida de su capacidad para percibir las distancias, lo cual es realmente problemático y peligroso, por el hecho de que el conductor al frenar o hacer una maniobra para evitar un accidente de tránsito no tendrá las mismas capacidades como las que

¹⁸⁰ CABELLO (Vicente P.), citado por JIMÉNEZ ANTILLÓN, **La determinación de la alcolemia desde la óptica de la ley de tránsito por vías públicas terrestres**. Tesis de grado para optar por el título de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica, 1998, Pág. 80.

tiene cuando está sobrio, en estas circunstancias, el accidente de tránsito es algo inminente.

1- Reforma del artículo 107 de la Ley de Tránsito.

Abogamos por la eliminación de la tolerancia y además por la eliminación del estado de preebriedad, es decir, que de una vez el conductor que tenga cualquier concentración de alcohol en la sangre sea considerado en estado de ebriedad.

ARTÍCULO 107.- Para considerar si una persona conduce en estado de ebriedad se realizará la prueba de aliento y se considerará que conduce en este estado si tiene cualquier concentración de alcohol en su sangre.

E) NUEVAS CAUSALES PARA EL RETIRO DE CIRCULACIÓN DEL VEHÍCULO

Mediante el análisis de diversas medidas para regular las conductas de los conductores que infringen la normativa vial, observamos que nuestra ley incurre en una gravísima omisión.

Esto en virtud que en el artículo 138 de la Ley de Tránsito, el cual regula el retiro de circulación de los vehículos, en su inciso d regula lo siguiente:

“ARTÍCULO 138.- Los oficiales de tránsito pueden retirar de la circulación los vehículos, ante las siguientes infracciones cometidas por sus conductores:

“(…)

- d) Conducir un vehículo sin haber obtenido la respectiva licencia de conductor o, en su defecto, sin el permiso temporal de aprendiz. En el caso de los

conductores extranjeros, esta disposición se aplicará después de tres meses, sin haber obtenido la licencia en Costa Rica.

(...)"

Este inciso aplica esta sanción a las conductas ya descritas en virtud que éstas violentan el Principio de Autorización de la Conducción ya que realizan ésta sin contar con la autorización administrativa requerida.

Sin embargo, el legislador omitió una hipótesis, la cual es de lo más común en el diario vivir, la conducción con la licencia suspendida, con la cual los conductores costarricenses quebrantan este principio.

1- La conducción con la licencia suspendida.

Esto a pesar que el artículo 137 de nuestra ley prescribe lo siguiente:

“ARTÍCULO 137.- La suspensión de cualquier tipo de licencia para conducir, implica la inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, hasta tanto no se cumpla con el término de la suspensión.”

Consecuentemente, consideramos que es apropiado y ocasionará un mayor respeto al cumplimiento de esta sanción, a la de suspensión, el hecho que su incumplimiento conlleve el retiro de la circulación del vehículo del conductor que maneje cuando su licencia se encuentre suspendida. Por tanto proponemos la siguiente redacción para el inciso d del artículo 138:

“(...)

Conducir un vehículo sin haber obtenido la respectiva licencia de conductor, sin el permiso temporal de aprendiz o con la licencia suspendida. En el caso de los conductores extranjeros, esta disposición se aplicará después de tres meses, sin haber obtenido la licencia en Costa Rica.

(...)"

F) REFORMAS EN EDUCACIÓN VIAL

En esta investigación, se ha observado visto la importancia de la educación vial para tratar de cambiar el comportamiento de todos los actores del tránsito – peatones y conductores-. Por esta razón, es que consideramos que se implementen las siguientes medidas en esta materia:

1- Creación de la Ley reguladora de las Escuelas de Manejo.

Importantísimo crear una ley que regule las escuelas de manejo. Para este efecto, consideramos que se debe construir una normativa parecida a la española que se explicó supra en este trabajo. En esta normativa, se incluirán los requisitos básicos de funcionamiento para estas escuelas como lo son:

- Profesores de reconocida experiencia en el manejo de vehículos automotores debidamente certificados por el Estado.
- La obligación de contar con un vehículo especial para impartir las clases de manejo.
- La obligación de que la escuela cuente con instalaciones propias, aulas para impartir cursos teóricos con material didáctico aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- La escuela deberá contar con un terreno especial para realizar las clases prácticas de manejo. En esas clases se deberá enseñar al conductor a manejar

en diversas condiciones climáticas y propias del tránsito, se simularán situaciones que puedan causar un accidente de tránsito si el conductor no es prudente en su actuar.

- Lo más importante es que sea un requisito exigido por la Ley de tránsito tener que pasar por una escuela de manejo para obtener la licencia de conducir.

Se debe incluir dentro de la Ley de Tránsito un artículo que instaure esa obligación de la escuela de manejo obligatoria:

“ARTÍCULO 67.- Para obtener, por primera vez, la licencia de conducir, el solicitante debe cumplir con los siguientes requisitos:

(...)

f) Aprobar un curso de mecánica para principiantes, uno de primeros auxilios y uno de conducción impartidos por una escuela de manejo autorizada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Esto sin perjuicio de la posterior reglamentación en esta materia.

2- *Obligatoriedad de la educación vial en las distintas etapas de la persona.*

En Costa Rica, la educación y reeducación en materia de seguridad vial corresponde por Ley a la Dirección General de Educación Vial; institución que a la fecha ni siquiera ha podido diseñar el curso para Infractores que establece el artículo 136 de la Ley de Tránsito vigente. Ante la ineficiencia de la Dirección General de Educación Vial para efectuar su labor, esta enseñanza deberán realizarla los centros educativos de los diferentes niveles –preescolar, primaria, media-. Para que se dé lo anterior, se debe reformar la Ley Fundamental de Educación, específicamente, los artículos 12, 13 y 14 e incluir dentro de la educación Preescolar, Primaria y Media la obligatoriedad de impartir un curso de seguridad vial. Esos cursos pueden ser impartidos por los mismos maestros –en el caso de la educación preescolar y primaria- o profesores de Estudios Sociales –en

el caso de los colegios-. Se considera que a los maestros y a los profesores se les debe dar una capacitación en tránsito por parte de la Dirección General de Educación Vial y además, esta Dirección debe seleccionar el material didáctico adecuado para cada nivel debidamente asesorado con pedagogos que conozcan los métodos más idóneos de enseñanza.

G) TARIFICACIÓN VIAL

Actualmente en Costa Rica, se aplica la restricción para entrar en el centro de San José dependiendo del número de placa del vehículo; así los lunes las placas terminadas en 1 y 2 no podrán circular por el centro de San José, el martes las terminadas en 3 y 4, el miércoles en 5 y 6; el jueves en 7 y 8; y el viernes las placas terminadas en 9 y 0. Esta disposición es poco efectiva por el hecho de que no soluciona el problema para el que se creó, sino que lo incrementa. El problema que se vive en muchos sectores del país es la congestión vehicular que impide desplazarse rápidamente de un lugar a otro y que además, genera contaminación. El problema se incrementa por el hecho de que los conductores que no pueden entrar al centro de San José al recurrir a vías alternas provocan los mismos problemas de congestión vehicular en estas vías. Otro inconveniente de este control por número de placa es el hecho de que la poca presencia policial y la endeble sanción económica son razones para que muchos conductores no se inhiban a entrar al centro de San José. Muchas personas pueden contar con dos vehículos y así podrán evadir la restricción sin ningún problema si terminan en números de placa, que los posibilite a circular en días distintos.

La restricción vehicular para entrar al centro de San José dependiendo del número de placa conlleva una odiosa discriminación, puesto que no se ofrece un criterio objetivo para determinar porqué un día en particular un determinado

número de placa no puede ingresar a la capital. La medida, evidentemente, no ha solucionado el problema. El fundamento jurídico de la medida es la sanción por el irrespeto a una señal fija regulado en el artículo 131 inciso g), causa un mayor perjuicio a los conductores que necesariamente tienen que utilizar su vehículo un día determinado en la capital.

Por lo anterior, consideramos procedente la aplicación de la tarificación vehicular en Costa Rica. Es muy curioso que la tarificación vehicular en nuestro país no está específicamente regulada, pero la Ley de Tránsito si posibilita actualmente que sea implementada por medio del artículo 212 inciso b) que dice:

(...)

ARTÍCULO 212.- Al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de las dependencias de la División de Transportes, le corresponde:

1. Fijar los derechos, tasas o cánones por cobrar a los vehículos automotores para permitir su ingreso a los sectores restringidos dentro de las áreas urbanas.

(...)

Esta deberá ser implementada en San José centro, todos los días de la semana, menos los sábados y domingos. Sabemos de lo oneroso de este sistema, pero consideramos que transitar por la ciudad capital es un peligro para todos, no solamente por el alto índice de contaminación de la capital, sino también, porque la cantidad de vehículos que la transitan todos los días, los cuales provocan presas que producen que los viajes en el centro de San José sean ridículamente duraderos si tomamos en cuenta la poca distancia recorrida. Esta medida ha sido muy efectiva en países como Chile e Inglaterra. Se debe reglamentar o crear un decreto que instaure la tarificación vehicular.

CONCLUSIONES

De la investigación realizada pudimos extraer las siguientes conclusiones:

1- Los principios del Derecho del Tránsito son un instrumento técnico insustituible, mucho más que como tema académico-doctrinario, para la cotidiana interpretación e integración de las normas jurídicas en su aplicación judicial concreta al caso

real. Los principios fundamentales del tráfico son esenciales para poder enjuiciar la actividad de los partícipes en la circulación, estos principios lo que buscan es la máxima fluidez del tráfico, y que ésta se realice con las mayores garantías de seguridad para las personas y bienes. Es por esta razón que recomendamos que los principios, en esta materia sean contenido indispensable en todo texto que se proponga a futuro sobre Educación Vial. Además, consideramos que las personas que opten por ser Jueces de Tránsito deben conocer la doctrina sobre el Derecho del Tránsito, esto con el objeto de que la aplicación de la normativa en esta materia sea más precisa y uniforme.

2- Con este estudio, se logró determinar que conducir un vehículo automotor no es un derecho, es un privilegio, ergo, el estado puede regular este privilegio para garantizar que las personas que conducen un vehículo automotor sean nada más las que tengan todos los requisitos solicitados. Sin embargo, habrá casos de enfermedades tales como el alcoholismo y la drogadicción, quien padezca de estas dependencias si quiere recuperar u obtener su permiso de conducir deberá demostrar su rehabilitación absoluta.

3- Muchos abogados consideran que la materia de tránsito es exactamente igual a la materia penal, esta consideración la basan en la existencia del artículo 179 de la Ley de Tránsito que dice: “En todo lo no previsto en el presente Título, se aplicará, supletoriamente, el Código de Procedimientos Penales, en lo conducente a la índole sumaria del proceso que esta Ley prevé”. Sin embargo, si leemos con atención el artículo nos damos cuenta que se hace referencia a la aplicación supletoria del Código de Procedimientos Penales actualmente derogado en ausencia de norma, es decir, si la Ley de Tránsito no prevé una situación se aplicará dicho Código; no vamos a ser tan rigurosos y daremos por un hecho que se refiere al Código Procesal Penal (CPP). Siguiendo con la literalidad del artículo 179 de la Ley de Tránsito, nos damos cuenta que la aplicación supletoria del CPP solamente es posible dentro del Título V de la Ley misma, ergo, la aplicación supletoria del CPP no rige para toda la Ley de Tránsito, es más, no es posible la

aplicación supletoria de normas penales de fondo en la materia de tránsito, solamente se pueden aplicar normas contenidas en el CPP, que son normas procesales.

Lo anterior, nos lleva a concluir, que la Ley de Tránsito de nuestro país no es de naturaleza penal, hablar de materia penal no es lo mismo que hablar de materia de tránsito. Según la doctrina estudiada en este trabajo, el Derecho del Tránsito posee naturaleza administrativa.

Algunas de las consideraciones hechas por nuestros Jueces de Tránsito son:

- “Es evidente que estamos en presencia de materia penal en donde la responsabilidad es personalísima, en vista de que se acarrea una sanción, por lo que debe obligatoriamente, estar plenamente identificado el autor del hecho acusado.”¹⁸¹
- “...siendo que la materia de tránsito, es de naturaleza penal, y en virtud de ello, para determinar una responsabilidad penal y establecer la sanción que corresponda, se requiere necesariamente una demostración de culpabilidad.”¹⁸²

Consideramos que no es culpa de los Jueces de Tránsito las imprecisiones sobre la naturaleza de esta materia, hay varios factores que crean esta confusión, la inexistencia de un curso de Derecho del Tránsito en las universidades del país, la falta de capacitación de los Jueces en esta materia y la escasa doctrina existente, dificultan que se vislumbre un avance en los próximos años.

¹⁸¹ **Comentario Proyecto 16496, "Reforma de la Ley de Tránsito 7331"** redactado por Integrantes Comisión Interinstitucional de Tránsito.

¹⁸² Texto presente en varias de las sentencias estudiadas.

4- La principal falla de la reforma propuesta por el MOPT es la falta de un capítulo relacionado con la Educación Vial, imponiendo esta educación en todos los procesos educativos del ser humano (Preescolar, Escuela, Colegio) y a todos los actores del tránsito –conductores y peatones-. Esta formación debe realizarse con métodos adecuados para cada una de las fases de madurez del ser humano. Es por esta razón que consideramos que hace falta un estudio que determine las metodologías aplicables en cada nivel de enseñanza para impartir Educación Vial.

Con el sistema de puntos se propone sancionar con un curso de reeducación vial al conductor que pierda todos los puntos, es decir, se tienen que cometer varias infracciones a la Ley de Tránsito para ser reeducado. La pregunta clave es: ¿Cuándo fue realmente educado el conductor?, ¿El solo hecho de portar una licencia de conducir me hace un conductor educado?, ¿Existe la posibilidad de reeducación si ni siquiera hubo una educación?. Pues lamentablemente, de la forma como está planteado este proyecto de ley propuesto por el MOPT, éstas van a ser preguntas sin respuesta durante mucho tiempo, esta consideración la hacemos para ser un poco optimistas.

Se deben endurecer no solamente las sanciones, sino también, los requisitos para obtener la licencia de conducir. Se deben cambiar los criterios médicos y eliminar el inútil dictamen que actualmente es requisito tanto para obtener la licencia por primera vez como para renovarla –se deben implementar las reformas pertinentes para que se garantice que las personas que obtienen por primera vez o renuevan la licencia de conducir sean idóneas-. También, se deben crear cursos teóricos y prácticos más rígidos que realmente garanticen que los conductores que obtienen el permiso de conducir sean aptos y tengan un conocimiento vasto de la conducción del vehículo automotor, de la educación vial y de los principios que imperan en esta materia.

5- La Comisión Interinstitucional de Tránsito se opone rotundamente a la aprobación del proyecto de ley propuesto por el MOPT para reformar la Ley de

Tránsito, ya que, según esta comisión “en lugar de ser el medio idóneo para solventar los grandes problemas que se plantean en los distintos conflictos de naturaleza vehicular, más bien, vendría a provocar un caos mayor y posible impunidad, así como la generación de mayores focos de corrupción que más adelante podrían ser más dañinos al medio que las reglas y regulaciones que actualmente nos cobijan.”¹⁸³ Ciertamente, nosotros somos más optimistas, consideramos que la intención del MOPT es buena y se puede mejorar. Los problemas que señala la Comisión son los que hemos tratado de mejorar en nuestra propuesta de reforma de la siguiente manera:

- a. Con respecto de la impunidad, proponemos la implementación de la fiscalización electrónica la cual es una garantía de que las infracciones a la Ley de Tránsito no queden impunes.

- b. Tras el análisis del Capítulo III de la propuesta de reforma a la Ley de Tránsito, la cual tiene como propósito atacar la corrupción, consideramos que si bien esta reforma tiene una motivación encomiable, los medios por los cuales pretende lograr su objetivo distan de ser los ideales. Por citar un ejemplo, el inciso f del artículo 207 indica que la Unidad de Asuntos Internos de la Policía de Tránsito tendrá acceso a las cuentas bancarias de los oficiales de tránsito. Esta medida tiene un carácter meramente decorativo puesto que en caso de incurrir en actos de corrupción, un oficial de tránsito nunca depositaría los dineros en su cuenta. Si la reforma hubiese tenido el objetivo de ser efectiva, esta potestad incluiría las cuentas bancarias de los familiares por consanguinidad y afinidad hasta el 4 grado y las sociedades en las cuales los oficiales tuviesen cargos administrativos o aparecieran como accionistas. Una medida muy simple, pero igualmente efectiva, en la prevención de la corrupción

¹⁸³ Comentario Proyecto 16496, "Reforma de la Ley de Tránsito 7331" redactado por Integrantes Comisión Interinstitucional de Tránsito. Pág. 2.

es la instalación de cámaras de video en las patrullas y motocicletas de los oficiales que permitan filmar todo el proceso de interrogación del oficial al presunto infractor, de esta forma ni el oficial ni el conductor realizarán ninguna conducta indebida ya que esta quedará grabada en videocinta.

La corrupción siempre existirá, sin embargo, consideramos que con la fiscalización electrónica –que elimina la participación de un policía de tránsito- se puede disminuir, además abogamos por la introducción de cámaras de video en las patrullas de tránsito, como en el caso de los Estados Unidos, de esta manera, se puede fiscalizar el accionar de los oficiales de tránsito en todo momento.

6- Uno de los problemas más serios en materia vial en Costa Rica es la desactualización de conocimientos especializados en prácticamente todas las materias relacionadas con el tránsito, en las propias esferas universitarias se refleja esta situación, no existe preparación de profesionales en Ingeniería de Tránsito, Medicina de Tránsito, Derecho del Tránsito, entre otras.

7- El gran aumento experimentado en la flota vehicular de nuestro país responde a una necesidad de la población por una mejor calidad de vida. Dada las consecuencias producidas, como un aumento de la congestión, es fundamental contar con una agenda de medidas que permitan, en conjunto, solucionar el problema. Se debe de mejorar la infraestructura vial, pero esa medida como se ha explicado en el presente trabajo resulta insuficiente, ya que, muchas calles centrales no se pueden ampliar, por lo tanto, en sectores como el centro de San José se deben tomar en cuenta medidas como la tarificación vial, desde un punto de vista económico, dicha medida traería grandes beneficios a las arcas nacionales, ese dinero podría ser invertido en el mejoramiento de las calles y del transporte público.

8- Según una noticia publicada por el periódico La Nación:

“Aunque la *Ley de tránsito* castiga a los conductores ebrios con ¢26.000 y la suspensión de la licencia durante seis meses, apenas uno de cada tres se queda sin su permiso para manejar.

La suspensión de la licencia queda a criterio de los jueces, quienes en el 70% de los casos resuelven que la sanción económica es suficiente castigo.

El año pasado, la Policía de Tránsito multó a 5.500 choferes ebrios, pero los tribunales solo le quitaron el permiso de conducir a 1.670 (el 30%), según datos del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi). Los 3.830 restantes siguieron circulando sin mayor problema.”¹⁸⁴

Si bien es cierto, criticamos fuertemente el afán recaudatorio y sancionatorio que tiene el proyecto de ley propuesto por el MOPT, sí consideramos que hay conductas que deben ser castigadas con mayor rigor, como por ejemplo, la conducción temeraria, más específicamente la conducción en estado de ebriedad y preebriedad, y la conducción de las personas que usan drogas ilegales. Se deben establecer verdaderas responsabilidades para este tipo de conductas, abogamos por un proceso de rehabilitación de las personas que tienen problemas de adicción a estas sustancias, sin embargo, si ésta no se da y la persona continúa conduciendo en el estado cuestionado consideramos pertinente la aplicación de penas severas como la cárcel.

Con respecto de la conducción en estado de ebriedad, hemos considerado como imperiosa la necesidad de eliminar el estado de preebriedad y la tolerancia como límites que le permiten al conductor tomar alcohol sin ser sancionado o ser sancionado con menos severidad. Es evidente que cualquier ingesta de alcohol por parte de una persona que, acto seguido, conduce un vehículo automotor,

¹⁸⁴ LOAIZA (Vanessa), **Solo 1 de cada 3 choferes ebrios pierde la licencia**, Periódico La Nación, San José, Costa Rica, Domingo 11 de febrero del 2007.

produce efectos que disminuyen sus capacidades de manejo, lo cual puede ser fatal, ya que, se podrían estar ante un accidente de tránsito inminente.

9- Actualmente, la Policía de Tránsito de nuestro país no posee ningún medio para detectar a conductores que manejan después de haber consumido drogas o sustancias enervantes. Después de la investigación realizada conocimos un examen llamado drogotest. Es urgente que el Ministerio de Obras Públicas y transportes de Costa Rica dote a la Policía de Tránsito del instrumental adecuado para realizar esta prueba. Las drogas, al igual que el alcohol, producen efectos físicos en las personas que las inhabilitan completamente para conducir un vehículo automotor, por lo tanto, se debe de realizar esta prueba y además –al igual que con el alcohol- se deben establecer sanciones severas a las personas que conducen en este estado.

10- De la investigación realizada, encontramos una gran laguna en nuestra Ley de Tránsito con respecto de los daños que ocasiona un vehículo automotor, sin que medien circunstancias como el choque con otro vehículo o la muerte o lesión de otro conductor o de un peatón. Con la inclusión de una reforma en este sentido, le damos solución a este problema. En todas las sentencias de tránsito estudiadas, no encontramos ni un solo caso de este tipo.

11- Tanto la actual Ley de Tránsito como la propuesta de reforma a la misma tienen un grave vacío: no hacen frente a la situación tanto normativa como real de los peatones. Situación Normativa en el sentido que nuestra Ley solamente prescribe dos obligaciones a los peatones, las cuales no son suficientes y, a su vez, no establece ningún derecho, más que la prioridad de paso al cruzar la vía pública a los sujetos que más sufren de violaciones de sus derechos, los cuales al no estar definidos por la ley, son violados flagrantemente por los conductores. Una situación real que nos preocupa, y que a través de los medios de comunicación podemos observar es como el hampa se ha apoderado de los puentes peatonales de nuestro país, transformando los mismos en una trampa

para el peatón, en cambio de ser un seguro de vida para el mismo. Esto produce que el peatón deba, en un estado de necesidad, violentar la normativa de tránsito, con el altísimo riesgo para su vida que esto significa, en aras de proteger sus bienes e integridad física. Consecuentemente ¿cómo podemos exigir al peatón costarricense una conducta que conlleva un mayor peligro para su integridad física que el incumplimiento de las normas de tránsito?

12- Si bien en años anteriores, la Sala Constitucional declaró inconstitucional la Fiscalización Electrónica, la experiencia en otros países, a nivel normativo, como por los efectos en las estadísticas de accidentes de tránsito de su puesta en práctica, nos demuestra que puede y debe ser implementada en nuestro país. La notificación al propietario registral del vehículo brinda la oportunidad para que éste ejerza su derecho a la Defensa, cumpliendo así el Debido Proceso, además de permitir una debida identificación del conductor que infringe la normativa de tránsito. Todos los ciudadanos debemos asumir una actitud responsable ante los accidentes de tránsito y el primer paso es aceptar nuestra responsabilidad al infringir las normas y no abusar de nuestros Derechos Constitucionales para actuar impunemente.

Los Señores Jueces en su Análisis al Proyecto de Reforma de la Ley de Tránsito critican de forma severa la posibilidad de aplicación de la Fiscalización Electrónica en la punición de la Conducta Temeraria por Exceso de Velocidad. Esto en virtud que la Fiscalización Electrónica no permite identificar la identidad del conductor.

Tal como se explicó en su momento, el Propietario Registral tiene a su cargo la Responsabilidad Objetiva por el uso inadecuado y/o riesgoso del automotor de su propiedad. Esta responsabilidad se puede descargar al demostrar que el vehículo automotor fue empleado sin su consentimiento tácito o expreso. Esto se demuestra con la prueba confesional y/o documental, por medio

de la cual el propietario puede indicar quien era el conductor en ese momento o demostrar que no era él mismo quien lo conducía.

Es importante resaltar que en este caso en particular, la infracción cometida es plenamente demostrada por medio del radar o de la foto. Es decir, nos encontramos ante un hecho, no ante una presunción.

Los jueces critican la imposibilidad de identificar plenamente al conductor debido a que la fiscalización electrónica no permite identificar al conductor. Desde esta idea, existiría una gran variedad de situaciones donde no se puede identificar al conductor, al menos que, por ejemplo, la visión del Oficial de Tránsito sea tan infalible que le permita identificar sin duda alguna al conductor de un vehículo, entre dos hermanos gemelos que se movilizaban en un carro polarizado y tuviesen el tipo suficiente para cambiar de asiento.

Resulta muy interesante tomar en consideración que la Fiscalización Electrónica es utilizada en una cantidad importante de países, si los criterios expresados por los nuestros Jueces y Magistrados fuesen absolutos e inequívocos, en ningún país del mundo se podría aplicar este tipo de Fiscalización.

Hemos de recordar también, que la materia de Tránsito no es igual a la materia Penal, por tanto, las garantías constitucionales se presentan en un menor grado, nos encontramos ante sanciones de menor severidad, no ante la privación de libertad, pero más importante aún que todo lo anterior, este tipo de Fiscalización no tiene un objetivo sancionatorio per se, su idea no es servir de una fuente de divisas para el Estado a través de las multas que cobra, por el contrario, tiene un fin, un objetivo disuasorio de estas conductas, las cuales resultan mortalmente lesivas para nuestra Sociedad. El conductor costarricense solamente adecua su comportamiento a las normas de tránsito cuando el conductor que maneja en sentido contrario le ha “hecho luces” para indicarle la presencia de un oficial de tránsito, ya que no podemos tener oficiales de tránsito en todas las vías,

en todo momento y a toda hora, la Fiscalización Electrónica se convierte en este elemento disuasorio.

Nos preguntamos cuál será el fundamento real de la oposición a esta medida: ¿será el evitar un control más estricto del tránsito vehicular?

Y por último, realizamos este comentario, no solo a los Señores Jueces y Magistrados, si no también al amable lector:

Si estamos dispuestos a adecuar nuestro comportamiento al Ordenamiento Jurídico, en este caso al Ordenamiento de Tránsito:

¿Por qué nos preocupa la forma como se vaya a fiscalizar nuestro actuar?

13- Es así, que en la presente investigación, se ha cumplido la hipótesis que fue planteada en un inicio. Se determinó que el Derecho del Tránsito no tiene una autonomía absoluta, a pesar de tener autonomía legislativa – existencia de un cuerpo legal específico llamado Ley de Tránsito por vías públicas terrestres -, todavía no podemos hablar de una autonomía científica de esta rama del Derecho en nuestro país, ya que, los Jueces de Tránsito costarricenses recurren a contenidos y principios propios de otras ramas del derecho – las más comunes son la Penal y la Civil – para fundamentar sus fallos. Tampoco, tenemos una autonomía académica, ya que, no existen cursos de esta materia en las universidades del país. Realizando un estudio de la relación de otras ramas del Derecho con el Derecho del Tránsito se logró encontrar dentro del Derecho del Tránsito contenidos propios de otras ramas del derecho, ya que, el fenómeno del tránsito es complejo y no puede limitarse a un solo cuerpo normativo referido a una temática específica. Es por esta razón que pudimos encontrar normas referidas al tránsito en diversas normativas.

Continuando con la hipótesis de esta investigación, después de estudiar la Constitución Política de Costa Rica y lo dicho por la Sala Constitucional con

respecto de la acción de conducir un vehículo, se determinó que conducir no es un derecho fundamental, esto a pesar de la existencia de la libertad de tránsito consagrada en el artículo 22 de la Carta Magna. Lo anterior, faculta a crear una normativa de tránsito más rígida. Es por esta razón que las medidas que se proponen en el título tercero de la presente investigación son absolutamente viables, y lo más importantes, son constitucionales.

BIBLIOGRAFÍA

TEXTOS:

- Bacigalupo Enrique. (1985). **Lineamientos de la Teoría del Delito**. San José, Costa Rica: Editorial Juricentro.
- Cal y Mayol Rafael. (1982). **Ingeniería de Tránsito**. México: Representaciones y Servicios de Ingeniería S.A.
- Cannell Alan, y Gold Philip. (2002). **Reduciendo Accidentes. El papel de la fiscalización del tránsito y de la capacitación de conductores**. Washington D.C, Estados Unidos: Editorial Banco Interamericano de Desarrollo.
- Carroza Antonio. (1990). **Teoría General e Institutos de Derecho Agrario**. Buenos Aires, Argentina: Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma.
- Córdoba. (1969). **Delitos de peligro / de peligro presunto**. RIntDP.
- Dall'anese Andrea y Salas Mónica. (2002). **Alcoholemia**. San José, Costa Rica: Editorial Jurídica Continental.
- Dromi José Roberto. (1978). **Instituciones de Derecho Administrativo**. Buenos Aires, Argentina: Editorial Astrea.
- Gold Philip (2002). **Reduciendo Accidentes. El papel de la fiscalización del tránsito y de la capacitación de conductores**. Wáshington D.C, Estados Unidos: Editorial Banco Interamericano de Desarrollo.
- Goessel Karl-Heinz. (1984). **Dos estudios sobre la teoría del delito**. Bogotá, Colombia: TEMIS.
- Jiménez de Asua. (1965). **Tratado III**, 3.a.

- Latorre Angel. (1972). **Introducción al Derecho.** Barcelona, España: Ediciones Ariel.
- Luz Clara Bibiana. (2001). **Manual de Derecho Informático.** Argentina: Editorial Jurídica Nova Tesis.
- Mussio Hernández Arcelio. (2003). **Hacia una nueva cultura de seguridad vial.** San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Olano Valderrama Carlos Alberto. (2003) **Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación.** Bogotá, Colombia: Librería Ediciones del Profesional.
- Ouviaña Guillermo. (1998). **Estado constitucional de Derecho y Derecho Pena.** Teorías actuales en el Derecho Penal, 75°. Aniversario del Código Penal, Ad-Hoc.
- Pérez Luño Antonio. (1993.) **Los derechos fundamentales.** Temas clave de la Constitución española, Editorial Tecnos, 5ª edición.
- Pérez Vargas Víctor. (1984). **Principios de responsabilidad civil extracontractual.** San José, Costa Rica: INS. I Edición.
- Reale Miguel. (1979). **Introducción al Derecho.** Madrid, España: Ediciones Pirámide S.A.
- Rodríguez Montañés Teresa (1994). **Delitos de Peligro, Dolo e Imprudencia.** [Universidad Complutense de Madrid. Facultad de Derecho.](#)
- Rodríguez Mourullo G. (1978). **Derecho Penal. Parte General.** Madrid, España: Editorial Civitas.

- Salazar Alonso. (2006). **El dolo en los delitos de peligro.** San José, Costa Rica: Editorial Jurídica Continental.
- Sayagués Laso Enrique. (1959). **Tratado de derecho administrativo.** Montevideo, Uruguay: S/pie de imprenta.
- Tabasso Carlos. (1997). **Derecho del tránsito: los principios.** Buenos Aires, Argentina: Editorial, B de F, primera edición.
- Tabasso Carlos. (1995). **Fundamentos del tránsito.** Buenos Aires, Argentina: Editorial, B de F, Vol. I.
- Terragni Marco Antonio. (1984). **El delito culposo.** Santa Fe, Argentina: Rubinzal-Culzoni.
- Universidad Estatal a Distancia y Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (1999). **Manual del conductor: Manual oficial de educación vial.** San José, Costa Rica: EUNED, 1 reimpresión de la 2 edición, 1999.
- Valdés, J., Liao, A., Quesada, J., Marengo, H. (2002). **Informe sobre el Monitoreo de la Calidad del aire.** Estación de Belén.

TRABAJOS FINALES DE GRADUACIÓN:

- Acuña Salazar María de los Ángeles. (1986). **La normativa contra la contaminación atmosférica en Costa Rica.** Tesis para optar al grado de licenciatura en Derecho, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.

- Cabello Vicente P. (1998) **La determinación de la alcolemia desde la óptica de la ley de tránsito por vías públicas terrestres.** Tesis de grado para optar por el título de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica
- Del Valle Carazo Luis. (1992). **Alcohol y Muerte Violenta.** Tesis sometida a consideración del programa de Estudios de Postgrado en Medicina Legal para optar por el grado de especialista, Facultad de Derecho, Universidad de Costa Rica.
- Mora Méndez Rodrigo. (1980). **Contaminación Atmosférica producida por el tránsito automotor en el área metropolitana de San José.** Tesis para optar al grado de licenciatura en Ingeniería Química, Universidad de Costa Rica.

REVISTAS JURÍDICAS:

- Hines César. (2005). **Limitaciones de los derechos fundamentales.** San José, Costa Rica: Revista de Ciencias Jurídicas, Universidad de Costa Rica.
- Lopez-Muñiz Goñi Miguel. **Derecho y Técnica de la Circulación.** Madrid, España: Editorial Gesca, Revista de Derecho Judicial.
- Sagues Pedro Néstor. (1996). **La fuerza normativa de la Constitución y la actividad jurisdiccional.** San José: Revista de Derecho Público, Universidad Autónoma de Centroamérica, número 1.
- **Comentario Proyecto 16496, "Reforma de la Ley de Tránsito 7331"** redactado por Integrantes Comisión Interinstitucional de Tránsito.

LEYES:

- **Codice della Strada.** Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285. G.U. 18 maggio 1992, n. 114, S.O.
- **Código Civil N°63.** (2004). 1 de enero 1888. San José, Costa Rica: Editorial Juritexto S.A., 1 Edición, preparada por Salarzar Arguedas, Olman.
- **Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia.** Número 769 de 2002.
- **Código Penal N° 4573.** (2004). 04 de mayo de 1970. San José, Costa Rica: Editorial Editores S.A., 2 Edición.
- **Código Penal Alemán** del 15 de mayo de 1871, con la última reforma del 31 de enero de 1998.
- **Constitución Política de Costa Rica** (1949). San José, Editorial Investigaciones Jurídicas S.A., 2 Edición, preparada por Ramírez Altamirano Marina y Fallas Vega Elena.
- **Ley de Tránsito de Chile.** Número 18290, del 23 de enero de 1984.
- **Ley General de la Administración Pública N° 6227.** (2001). San José, Costa Rica: Editorial Investigaciones Jurídicas S.A., 11 Edición.
- **Ley Orgánica de Calidad en la Educación.** (2002) del 23 de diciembre de 2003.

- **Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres N° 7331.** (1993). 22 de abril de 1993. San José, Costa Rica: EDITEC EDITORES, 7 Edición.
- **Ley Jurisdicción Constitucional N° 7135.** (2001). 9 de noviembre de 1989. San José: Editorial Investigaciones Jurídicas S.A., 2 Edición. Preparada por Christian Hess Araya y Ana Lorena Brenes Esquivel.
- **Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico.** Numero 22 del 7 de enero de 2000.
- **Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.** Decreto N° 1.535 del 08 de noviembre de 2001.

REGLAMENTOS:

- **Reglamento a la Ley General de Aviación Civil.** Decreto Ejecutivo N° 31802 del 15 de marzo de 2004.

DECRETOS:

- **19801. REAL DECRETO 1295/2003,** de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores en España.

- **Real Decreto 1295/2003**, de 17 de octubre, por el que se aprueba Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores en España.
- **Real Decreto 1295/2003**, de 17 de octubre, por el que se aprueba Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores en España.
- **Real Decreto 772/1997**, de 30 de mayo, por el que se aprueba Reglamento General de Conductores de España.

PROYECTOS DE LEY:

- **Proyecto de Ley: Ley para facilitar la modernización de la flota de vehículos particulares en Costa Rica**, Expediente N° 15612, Departamento de Servicios parlamentarios, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.
- **Proyecto de Ley: Para que los autobuses de servicio público y privado y los vehículos pesados lleven sus sistema de escape adaptados en su parte superior**, Expediente N° 15.612, Comisión Permanente Especial de Ambiente, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.
- **Proyecto de Ley: Reforma parcial a la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres N° 7331, de 13 de abril de 1993, y normas conexas**, Expediente N° 16496, Departamento de Servicios parlamentarios, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

JURISPRUDENCIA

- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 1228-2007, de las siete horas con treinta minutos del veintiuno de agosto de dos mil siete.
- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 1226-2007, de las once horas con cincuenta y seis minutos del dieciséis de agosto de dos mil siete.
- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 1136-2007, de las catorce horas con diez minutos del tres de agosto de dos mil siete.
- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 05-601444-489-TC.
- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 05-600058-489-TC, de las catorce horas con treinta y siete minutos del veinte de abril de dos mil cinco.
- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 576-2007, de las trece horas con dieciocho minutos del veintiséis de abril de dos mil siete.
- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 04-612634-489-TC-D, de las trece horas cinco minutos del veintiocho de abril de dos mil cinco.
- **Juzgado de Tránsito Primer Circuito Judicial de San José**, N° 583-2007, de las quince horas ocho minutos del treinta de abril de dos mil siete.

- **Juzgado de Tránsito de San Ramón**, N° 140-07 de las ocho horas, cuarenta y seis minutos del catorce de febrero de dos mil siete.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 2050-91.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 1394-94 de las quince horas veintiún minutos del dieciséis de marzo de mil novecientos noventa y cuatro.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 5409-94 de las dieciséis horas del veinte de setiembre de mil novecientos noventa y cuatro.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 0103-98, de las diez horas con seis minutos del nueve de enero de mil novecientos noventa y ocho.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 0110-98, de las diez horas con veintisiete minutos del nueve de enero de mil novecientos noventa y ocho.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 223-98, de las dieciséis horas con cuarenta y ocho minutos del catorce de enero de mil novecientos noventa y ocho.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 438-01, de las catorce horas con treinta y dos minutos del diecisiete de enero del dos mil uno.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 0537-98, de las dieciséis horas con seis minutos del tres de febrero de mil novecientos noventa y ocho.

- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 725-98, de las doce horas dieciocho minutos del seis de febrero mil novecientos noventa y ocho.
- **Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia**, N° 05773-98 de las quince horas seis minutos del once de agosto de mil novecientos noventa y ocho
- **Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 4 del Tribunal Supremo Español**, 15 de enero de 2002.
- **Sala Primera de la Corte Suprema de Justicia**, N° 34 de las 14:25 horas del 22 de marzo de 1991.
- **Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia**, N° 511-93 del 23 de noviembre de 1993.

PAGINAS WEB:

- www.alcalc.oxfordjournals.org Bergman Hans y Kallmen Hakan. **Alcohol problems among Swedish drivers suspected of DUI**. Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Montreal: ICADTS, 2002;1.
www.alcalc.oxfordjournals.org/cgi/content/abstract/37/3/245
- www1.ceit.es/ Genua Santamaría Elisa y Ochoa Escala Miguel. (1997.) **Contaminación generada por vehículos**.
www1.ceit.es/asignaturas/ecologia/trabajos/contvehi/index.htm

- www.csv.go.cr Consejo Nacional de Seguridad Vial de Costa Rica.
- www.eclac.cl/ Bull Alberto. (2002.) **Medidas de control de la congestión vial urbana actuando sobre la demanda.** Seminario sobre medidas de control de la congestión urbana, CEPAL, Santiago, Chile, impartido del 20 al 21 de marzo del 2002.
www.eclac.org/Transporte/noticias/noticias/8/9178/ContrDm4.doc
- www.eclac.cl/ CEPAL. (2002.) **Congestión del Tránsito Urbano: Alternativas para su control.** Boletín Fal (Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe), Seminario sobre medidas de control de la congestión urbana, CEPAL, Santiago, Chile, impartido del 20 al 21 de marzo del 2002.
<http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/3/5003/fal145.htm>.
- www.eclac.cl/ Thomson Ian. (2002.) **Tarificación Vial.** Boletín Fal (Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe), Seminario sobre medidas de control de la congestión urbana, CEPAL, Santiago, Chile, impartido del 20 al 21 de marzo del 2002.
<http://www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/3/5003/fal145.htm>.
- www.gsv.unizar.es/ Montoro González Luis. **Estrategias para la Prevención de los Accidentes de Tráfico,** Instituto Universitario de Tráfico y de seguridad vial (INTRAS), Universidad de Valencia.
<http://www.gsv.unizar.es/activid/jornadas/pdf/Montoro%20Luis.pdf>
- habitat.aq.upm.es/ Estevan Antonio. (2001.) **Los accidentes de automóvil: una matanza calculada.** Madrid, España, Instituto Juan de Herrera.
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aaest2.html>

- www.icadts.com Goldberg. **The electronic driving license will reduce driving under the influence of drugs.** Proceedings of the 15th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety. Stockholm: ICADTS, 2000. <http://www.icadts.com>
- www.jfaltasescobar.gov.ar **Cómo afecta el alcohol en el organismo.** Juzgado de Faltas, Municipio Bonaerense de Escobar, Argentina. Disponible en: <http://www.jfaltasescobar.gov.ar-Alcohol.htm>.
- www.lyd.com/ Domper María. (2003.) **Congestión vehicular y tarificación vial,** Serie Informe económico N° 137, Santiago, Chile. http://www.lyd.com/biblioteca/serie/Economico/137_serie_informe_economico.pdf
- www.niaaa.nih.gov Wells-Parker E, Bangert-Drowns R, McMillen R, et al. **Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders.** Disponible en: <http://www.niaaa.nih.gov>
- www.niaaa.nih.gov Zobeck TS y Williams GD. **Evaluation synthesis of the impacts of DWI laws and enforcement methods: final report NIAAA.** Disponible en: <http://www.niaaa.nih.gov>
- www.psicologia-online.com De Moncada Hugo. **Exploración Psicotécnica de Conductores: Una propuesta para la Evaluación de la Toma de Decisiones en Situaciones de Riesgo para la Conducción.** Instituto universitario de tráfico y de seguridad vial (INTRAS), Universidad de Valencia. <http://www.psicologia-online.com/ciopa2001/actividades/07/index.html>
- www.revenue.state.co.us/ Manual del Conductor de Colorado. http://www.revenue.state.co.us/mv_dir/formspdf/2337sp1.pdf

- www.rsa.org Caudill BD, Harding WM. **Designated drivers: who are they and do at-risk drinkers use them?**. Paper presented at the annual meeting of the Research Society on Alcoholism, San Francisco. <http://www.rsa.org>
- www.scielosp.org/ Montoro González Luis y Mirabet Lis Enrique. (2003.) **El modelo de reconocimiento médico y psicotécnico en el contexto de la 2ª directiva.** Revista Española Salud Publica vol.77 no.1 Madrid Jan./Feb. 2003. <http://www.scielosp.org/scielo>
- www.terra.org/ Reus Araceli. **¿Cuáles son las consecuencias de la contaminación de los vehículos privados?**. Disponible en: <http://www.terra.org/articulos/art01170.html>
- www.udetc.org/ U.S. Department of Justice. (2005.) **Youth Drinking Rates and Problems.** 2005. Disponible en: <http://www.udetc.org/documents/CompareDrinkRate.pdf>
- www.una.ac.cr/ Brenes Eduardo. **Transporte y vialidad según el plan nacional de desarrollo urbano.** Revista Ambiente Tico N° 102, Escuela de Ciencias Ambientales de la Universidad Nacional de Costa Rica, <http://www.una.ac.cr/ambi/Ambien-Tico/102/index.htm>
- www.una.ac.cr/ Chacón Rita. **Uso de hidrocarburos en transporte y contaminación en Costa Rica.** Proyecto Cambio Climático del Instituto Meteorológico Nacional de Costa Rica. <http://www.una.ac.cr/ambi/revista/81/Chacon.htm>

- www.vv.se Austrian Road Safety Board. **Preventative measures to prevent driving while under the influence of alcohol/drugs.** Literature study for the Swedish National Road Administration. www.vv.se

PERIÓDICOS

- La Nación (periódico) martes 2 de febrero del 2007, Rodríguez Julio, **En vela.** Opinión.
- La Nación (periódico) domingo 11 de febrero del 2007, Loaiza Vanessa, **Solo 1 de cada 3 choferes ebrios pierde la licencia.** Nacionales.
- La Nación (periódico) lunes 19 de febrero del 2007, Salazar Alonso. **Impunidad en el infierno vial.** Opinión.
- La Nación (periódico) domingo 11 de febrero del 2007, Sobrado Juan José. **Delito de peligro.** Opinión.
- La Nación (periódico) jueves 12 de abril del 2007, Flores Ana. **Escuelas de Tránsito sin regulaciones.** Sección Caja de Cambios.
- La Nación (periódico) jueves 19 de abril del 2007, Formoso Andrés. **Propuesta Concreta.** Sección Caja de Cambios.

INFORMES:

- MOPT, MINAE, MINSALUD, ARESEP, DHR, UNA, INA, COVOMOSA, CONADECO, SWISSCONTACT, UCR, GTZ, **Financiamiento sostenible de la vigilancia de la Calidad del aire en Costa Rica**, 2002.

DICCIONARIOS:

- Ossorio Manuel. (2001). **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales** Buenos Aires, Argentina: Editorial Heliasta S.R.L.

Comentario Proyecto 16496

"Reforma de la Ley de Tránsito 7331"

redactado por Integrantes Comisión Interinstitucional de Tránsito.

Introducción.

El presente proyecto de ley, tiene como objetivo, atacar el problema socio-económico que vive el medio costarricense, como es la intensa cantidad de muertes en carretera que han venido asolando en los últimos tiempos nuestro circundante. Para tal efecto, se parten de premisas estadísticas, respecto del aumento de la flota vehicular, así como de las estadísticas de accidentes de tránsito, muerte en carretera, heridos graves, leves y demás.

Curiosamente, los índices de comparación permiten determinar que el promedio de incremento anual de accidentes en carretera entre 1982 y 1992 era de un 7.42 % y con la entrada en vigencia de la ley 7331 en el año 93, la tasa de incremento disminuyó a 2.33 %, aún y cuando la flota vehicular aumentó, es decir que, tales premisas si bien son resonantes, lo cierto es que, desde el punto de vista frío del observador numérico, no es realmente tan angustiante la situación como se refleja en nuestros medios de comunicación.

Contrario a lo que se aprecia en los medios televisivos y escritos y tomando en cuenta la existencia de una campaña permanente dentro de los medios de comunicación que ha arreciado a partir de los últimos meses del año pasado a la fecha, se ha buscado un

cambio legislativo de la normativa de tránsito que actualmente nos cobija y que, si bien no es la más feliz, lo cierto es que no es tan mala o negativa como se ha dicho, y más bien se le ha satanizado más allá de la cuenta. Obviamente, los casos más sonados de los últimos tiempos no dejan de impactar, pero la realidad podría ser atacada de otra forma y eventualmente con la aplicación de mejores conceptos jurídicos así buscar un mejor resultado en su aplicación.

Es claro, que se deben mejorar y actualizar las sanciones, de manera que éstas estén acorde con el momento actual que vivimos, pero de ello a extremar las mismas y sobredimensionar la respuesta penal a un problema sociológico, es caer en el error de pensar que, con tal medida se va a disminuir la problemática social en que vivimos; y más bien podemos incurrir en el peligro de crear figuras punitivas que a la postre podrían ser las generadoras de grandes conflictos por abusos de poder y autoridad.

La masacre en carretera es real, pero el ataque al problema no está en la sanción, sino en otros medios que más adelante apuntaremos.

A través de este documento, los miembros de la Comisión Interinstitucional de Tránsito, dejamos planteada nuestra posición al respecto, criticamos con dureza muchos de los aspectos que cobija y prohijamos por algunos otros elementos que consideramos deben ser tutelados, pero sobre todo, conscientes de nuestro papel que, como operadores del sistema judicial y como intervinientes directos del proceso, plasmamos desde ya nuestra más férrea oposición al proyecto que se ha presentado a la corriente legislativa considerando que el mismo, en lugar de ser el medio idóneo para solventar los grandes problemas que se plantean en los distintos conflictos de naturaleza vehicular, más bien vendría a provocar un caos mayor y posible impunidad, así como la posible generación de mayores focos de corrupción que más adelante podrían ser más dañinos al medio que las reglas y regulaciones que actualmente nos cobijan.

ESTUDIO Y ANALISIS DEL ARTICULADO PROPUESTO:

El ARTICULO 43:

Otorga facultades al Instituto Nacional de Seguros para establecer un sistema de penalización y o incremento de primas de seguro voluntario y obligatorio para conductores

reincidentes: en nuestro criterio esto presupone una doble sanción sin parámetros definidos lo cual pareciera que atenta contra toda lógica jurídica. En segundo lugar, hasta la fecha en materia de infracciones, el Instituto Nacional de Seguros, nunca ha sido parte del proceso por infracciones, de manera que darle tales potestades atentan contra toda lógica procesal y sobre todo atenta contra el ciudadano quien en materia contravencional se enfrenta solo contra el Estado.

EL ARTICULO 65: Permiso temporal del aprendiz de conductor al mayor de 17 años.

Inciso c) Menor de edad

Autoriza a los mayores de 17 años el permiso de aprender a conducir. Parece que no es prudente tal cosa, salvo para los casos en que se permita la licencia de menores de edad. Esta nueva opción es darle a un menor la oportunidad anticipada para que circule constantemente en la calle con vehículos y consideramos que en nada viene a mejorar la situación actual. Se considera conveniente, prudente y necesario en caso de que se mantenga como posibilidad de que se pueda aplicar el mismo requisito actualmente contemplado en la Ley de Tránsito para las licencias tipos A1 y A2 (ver art. 68: Contar con Póliza de Seguros).

EL ARTICULO 70 bis: Norma base del sistema de puntos

Esta es la normativa que sirve de base para establecer el nuevo sistema de puntos para el expediente y licencia del conductor.

Este sistema es nuevo en Costa Rica, pero deviene de la experiencia de otros países. Pareciera que en otras latitudes ha funcionado y ha permitido bajar las tasas de mortalidad y de accidentes en carretera.

Obviamente, esta situación va aparejada con un cambio radical de conducta de los conductores y así como de la mentalidad de la población de esos otros países. Por cosas del destino, a la fecha en materia de seguridad vial, de derecho de tránsito así como de respeto social, aunque duele decirlo, somos un país inculto. Queremos ser muy orgullosos de nuestro entorno, pero en el fondo somos descuidados y despreocupados en el manejo de vehículos. En este sentido, consideramos que al crearse un expediente, deberá crearse o

establecerse en forma aparejada, un proceso de aculturamiento donde se le introduzca en el pensamiento de los niños, jóvenes y adultos, la importancia y el valor de tal expediente y sobre todo del sistema de puntos. Se debe atacar el problema desde la raíz, pero también necesitamos tomar acciones prontas y responsables para resolver el caos vial que nos aqueja. Es prudente y necesario analizar otras opciones antes que entrar a crear instrumentos que a la postre no van a mejorar nada de lo actual. Es mejor apostar al enseñar que al sancionar o amenazar con pérdidas de puntos y demás.

Vale señalar además que la firmeza en la sede administrativa se entiende que opera por el transcurso del tiempo, siempre y cuando la multa ni la sanción hayan sido impugnadas. Esto a su vez implica que la documentación que se genera como son las boletas de citación deben ajustarse a los nuevos requerimientos que establece la normativa. Con esto se busca dar mayor seguridad a la información que en ella se consigne.

EL ARTICULO 70 ter : Plazos de suspensión de la licencia

Artículo 70 ter. Suspende licencia por dos años para primera vez, cuatro años para reincidencia y 10 años para tercera reincidencia.

Se ha criticado el aumento del tiempo de suspensión de licencia y creemos que se deberían establecer mejores y más efectivos métodos para el control de los conductores temerarios. Además este artículo viene a establecer la pérdida de puntos como causal de suspensión de licencia. Al respecto, vale también el comentario respecto del sistema de puntos analizado anteriormente. Además debemos tener presente que la educación y reeducación en materia de seguridad vial corresponde por Ley a la Dirección General de Educación Vial; institución que a la fecha ni siquiera ha podido diseñar el curso para Infractores que establece el artículo 136 de la Ley de Tránsito vigente.

EL ARTICULO 79: Principios generales de la conducción a la defensiva.

Artículo 79: Modifica el anterior y establece la exigencia de que el conductor obligue a los ocupantes al uso del mismo al igual que a sí mismo.

Esta norma en la ley actual tiene sustento sancionatorio en el artículo **132 inciso ch)** para la sanción del primer párrafo del artículo respecto de la aplicación del manejo defensivo y demás, siendo curiosamente estos dos artículos en conjunto de los más aplicados en la actualidad en los juzgados de tránsito del país.

Con la reforma, el contenido del artículo **132 inciso ch)** no se contempla, es decir que no se podría sancionar a nadie por la comisión culposa de lesiones o daños en los bienes de los demás usuarios de la vía. Esto obviamente podría provocar un problema muy grave en la aplicación de la normativa de tránsito.

Por otro lado, el artículo obliga al conductor a que use el cinturón de seguridad y obligue a los demás que viajen en el vehículo a usar el cinturón, además de exigir el uso de la silla para los infantes menores de 4 años, cuyo peso no exceda de 20 kilogramos.

En este sentido existe un problema de aplicación de sanciones por lo siguiente:

a- el artículo **130 inciso 2)** sanciona al conductor que permita que los pasajeros no utilicen el cinturón de seguridad o no lo empleen correctamente y estos se traten de menores de edad, con una multa de **Salario Base...**

b- el artículo **131- inciso 7)** sanciona al conductor que no use el cinturón o que permita que los pasajeros lo hagan incorrectamente, con una multa de **95% Salario Base...**

Es decir: parece que el redactor del proyecto buscó prevenir las lesiones de menores dándole una mayor relevancia a la conducta de estos dentro de los vehículos, pero al mantener la palabra pasajeros en el segundo artículo, los incluye también dentro del segundo artículo y con ello se crearía un problema legal básico de doble sanción para el mismo tipo de conducta, lo que implicaría no solo un problema de constitucionalidad, sino que visto desde un punto de vista práctico sería un problema para el aplicador de la sanción la determinación de cuál es la sanción sería la propia o correcta a imponer en este tipo de casos. Recordemos que en última instancia tanto el menor de edad como el mayor serían pasajeros.

EL ARTICULO 82: Regula los límites de velocidad:

Inciso b): La redacción del texto es sumamente confusa e induce a error en el sentido de que en las zonas urbanas se permitiría conducir a 110 KPH. cuando las condiciones lo permitan, dejando en manos del conductor la determinación de tales condiciones, lo que sería un problema mayor cuando estamos frente a un conductor que podría ser un irresponsable en el manejo. En este caso se pretende la fusión de los incisos b) y e) del texto actual que de por sí no son compatibles. Consideramos que es más prudente mantener los incisos separados tal y como están actualmente. En cuanto a los límites de

velocidad con relación a las posibles infracciones, la redacción resulta incoherente, en cotejo con las estipulaciones del nuevo artículo 106, incisos ch) y e)

EL ARTICULO 103: Se recomienda que a los conductores de motocicletas, bicimotos, cuadraciclos y bicicletas se les prohíba el uso de las capas de colores oscuros. En este sentido es más apropiado que se imponga la obligación de utilizar colores vistosos y reflectivos (ej. Capas amarillas), sobretodo en condición lluviosa y durante la noche; además del chaleco retroreflectivo señalado en el proyecto.

EL ARTICULO 106: Ver comentario anterior del artículo 82.

EL ARTICULO 114: Regula los objetos que dificulten la conducción.

Se debería ser más radical ya que la conducción hablando por celular se torna peligrosa no por el hecho de la falta de pericia del conductor al asir el volante o hacer un cambio de marcha, sino por la falta de concentración en lo que se está haciendo en ese momento como es la acción de manejar. En este sentido, y tomando en cuenta un poco la situación de la cultura del manejo en Alemania, consideramos que no debe permitirse en todo caso la conducción y la comunicación por celular a la misma vez, ni siquiera aplicando al efecto los distintos aditamentos con que se cuenta como son los de manos libres. Si alguien debe hablar por teléfono que se detenga totalmente a la orilla y converse lo que sea, luego de poner las respectivas señales de emergencia; pero no se debe permitir el manejo con tales instrumentos, pues esto es como seguir alcahueteando a las personas que hacen tal cosa.

EL ARTICULO 129:

Lo primero que analizamos en este tipo es la situación del **salario base de oficinista:** Actualmente es de **210.600,00** y el **140%** suma **294.840 colones.**

Al analizar el monto, nos resulta excesivo y creemos que violenta el principio de razonabilidad y proporcionalidad de las leyes. Además se sanciona en algunos casos con SUSPENSION DE LA LICENCIA, más la penalización por parte del INS, más los costos de ACARREO y DEPOSITO del vehículo. Parece en tal sentido que sería más oportuno

recomendar la utilización de los parámetros de multa que se contemplan en la aplicación de las sanciones en materia contravencional del Código Penal, el cual resulta hasta la fecha un sistema más coherente y lógico que el modelo propuesto en este proyecto. Además los topes y variaciones que contiene el sistema del Código Penal es de ajuste automático, similar a la idea que se persigue en este proyecto de manera que, no se estaría cambiando mayor cosa y más bien se podría aplicar la experiencia acumulada en el ejercicio de ese modelo que, en la actualidad parece que ha funcionado a cabalidad.

El Incremento en las multas y establecimiento de sistema ajuste automático.

Se apuesta al bolsillo del conductor para atacar el problema buscando el cambio de hábitos en la conducción. Al respecto la experiencia de otros países así como la propia costarricense con el cambio anterior de la legislación, nos demuestra que el hecho de aumentar las multas no va a hacer cambiar la mentalidad y forma de conducción de los vehículos por parte de muchos de los ciudadanos que transitan diariamente en nuestras carreteras.

Cuando se incrementaron las multas en el año noventa y tres, se apostó a que con el cambio de las sanciones de multa - por ej. se pasó de multas de 200 a 20.000 colones en algunos casos- y el resultado no tuvo mayor efecto. La labor de los juzgados continuó como si nada. Por otro lado, al conductor no le provocó mayor efecto la imposición de multas altas, pues de una u otra manera se logró burlar el pago de las mismas.

Con relación a los casos de corrupción. Además de las otras figuras que sanciona y que ya existen en la norma, se agrega ésta nueva figura la cual, de hecho ya tiene su sanción propia en el Código Penal. Esta norma podría ser utilizada indebidamente como medio de coacción para obtener más bien beneficios económicos por parte de algún oficial. La misma no es necesaria si se aplica el Código Penal. Por otro lado, para la investigación y persecución penal de los hechos de corrupción existe por ley la Sección Especializada de Tránsito del OIJ, de manera que lo más prudente es mejorarla en su constitución y dotarla de mejores recursos y regulaciones de manera que pueda hacer su labor más efectiva y profesional. Además, debe contemplarse que de aceptarse esta nueva figura, ello implicaría en materia de tránsito la despenalización de la conducta del Cohecho Impropio en su modalidad de corruptor en materia de tránsito, dado la especialidad de la misma.

LOS ARTICULOS 130 y 131: encierran múltiples acciones objeto de sanción en su haber, pero salvo lo ya comentado del artículo 132 inciso ch) vienen a cambiar la estructura armónica de la actual ley, dejando de lado algunas figuras sancionatorias que son de aplicación actual por los jueces de tránsito, las cuales se concatenan con otras normas o artículos previos que regulan la conducta de la circulación de los vehículos, de la forma de conducción que deben aplicar los conductores, etc. Esto vendría a causar un caos en el sistema procesal de tránsito, que podría ser irreparable e incluso podría caerse en la eventual inconstitucionalidad de las normas, pues se perderían estos elementos útiles y necesarios para la aplicación de la Ley en materia de colisiones. Obviamente estos artículos habrá que estudiarlos mucho más a fondo para poder precisar con lujo de detalle los cambios, de ser necesario tal cosa, obviamente requerimos de mucho más tiempo al efecto.

EL ARTICULO 132:

En su primer párrafo recoge el principio básico de "**conducción a la defensiva**", cuya falta actualmente está sancionada en el artículo **132 inciso ch)** siendo que tal norma lo es la que nos permite o da la posibilidad de aplicarlo a aquellos casos en que ha mediado una **falta al deber objetivo de cuidado** por parte del conductor, sea por imprudencia, negligencia o impericia; lo que permite sancionar con la multa correspondiente a quien cause un daño o lesión de forma culposa. No obstante, dicha regulación ha desaparecido con este Proyecto, lo que viene a crear la imposibilidad de aplicar sanción alguna a quien incumpla lo dispuesto en el artículo 79 párrafo primero, causando con ello un grave daño a los procesos de colisión que conocen los juzgados de tránsito diariamente. Vale señalar que la gran mayoría de los casos en que se sanciona conductores por colisión, esta ha sido la norma base para imponer la sanción al mismo, de manera que ante tal cosa el panorama para sancionar los daños provocados por colisiones donde ha mediado la falta al deber objetivo de cuidado quedaría impune y sin sanción.

EL ARTICULO 135: Reincidencia

La reincidencia se produce cuando un sujeto comete un nuevo delito después de haber sido condenado por sentencia firme (artículo 39 del Código Penal). Aún en delitos el juzgamiento prescribe, la sanción prescribe y una vez prescrita no puede ser considerada para agravar pena o considerarse como reincidente. Por tanto debe existir un plazo

determinado para establecer o computar la reincidencia en esta materia. Por otra parte, a pesar de que la Comisión de Tránsito hizo solicitud expresa al COSEVI no se ha podido actualizar la información de reincidencia incorporando los datos de la suspensión decretada a la licencia por autoridad judicial, es decir, que no hay un control exacto y riguroso de tal cosa por parte de la Administración; y con el proyecto se pretenden suspensiones de largo plazo, requiriendo por la gravedad de la sanción mucho mayor seguridad jurídica sobre este aspecto que a la fecha no se ha logrado.

EL ARTICULO 137: Curiosamente este artículo, solo regula el retiro administrativo de la licencia para los casos en que se conduzca bajo los efectos de la ebriedad. Se eliminan todos los demás motivos que existen hoy en día en la Ley, en el artículo 106. Además, esto contraría las cifras y estadísticas que dan origen a la reforma pues dejan descubiertas muchas conductas que podrían resultar igualmente negativas como ebriedad misma. Siendo lo correcto en todos los casos de conducción temeraria disponer el retiro de la licencia.

EL ARTICULO 139: Establece la competencia para devolución de placas y vehículos a la sede administrativa. Además establece la posibilidad de retiro de placas por haberse establecido que el vehículo quedó en pérdida total por el ente asegurador. Además establece como requisito para la devolución la cancelación del monto de acarreo y custodia del vehículo en casos de condena de la infracción. Al respecto vale comentar que es difícil establecer por medio de un personero del INS en la escena si el carro tiene pérdida total o no, pues esto solamente lo pueden hacer o determinar los peritos del INS en los centros de avalúo creados al efecto, de manera que, esta norma pareciera que quedaría inoperante o inaplicable al efecto.

Por otro lado respecto de los montos de acarreo y custodia se analizarán más adelante.

EL ARTICULO 140: establece para el Acarreo: que por cada kilómetro el costo será de **150%** salario oficinista es decir **315.000.00 colones** y por **Depósito: 200% diario** es decir **421.200.00 colones** por día. Al respecto vale cuestionar con base en qué

estudio se determinaron estos montos? Parecen desproporcionados. En todo caso deben las autoridades responsabilizarse por los daños que sufren los autos y pérdida de objetos. Que se tome nota de las condiciones en que se recibe un auto, aspectos generales, golpes, aros, herramientas.- Las quejas por desmantelamiento de autos son frecuentes, y la delegación alega que el espacio no es apto para proteger los autos de "robos", y que no hay seguridad en los patios de la delegación. Obviamente esto ha sido un problema de nunca acabar, a pesar de los esfuerzos realizados por la Dirección General de Tránsito, para evitar la corrupción en los depósitos a su haber. A manera de ejemplo, se calcula lo que implicaría una sanción incluyendo estos rubros que los montos superarían en mucho el valor del bien detenido, aspecto que debe considerarse:

Multa:	
(140% salario Of.)	294.000.00
Acarreo 5 Km.	
(150 % salario Of: 315000. por K.)	1.575.000.00
Depósito 1 día:	
(200 % salario Of: 420.000)	420.000.00
TOTAL	2.289.000.00

El monto anterior incuye además la "penalización" que puede hacer el Instituto Nacional de Seguros al infractor.-

En el proyecto se menciona como base el equivalente a un 150% del salario base de un oficinista 1 del Poder Judicial, cuando en realidad se realiza mediante la ley número 7337; en vista de que el puesto de oficinista 1 en el Poder Judicial ya no aparece en los índices salariales, aunado a que en ninguna parte del proyecto aparece alguna reforma a la ley 7337 para incluir en ella las modificaciones de las multas de la reforma de la ley de tránsito.

EL ARTICULO 143: Párrafo in fine.

En nuestro criterio, tal artículo viola el contenido del Voto **438-01** de la Sala Constitucional, puesto que se impone la carga de la sanción de las multas por infracción a la ley de tránsito, sobre la placa de los vehículos con los cuales se ejecutó la infracción y en este sentido, la Sala Constitucional estableció en el voto señalado, en forma muy clara que

las infracciones a la ley de tránsito, conocidas como multas fijas, se aplicaran únicamente a la licencia del infractor, pues era desproporcionado trasladarlas al propietario del vehículo involucrado, máxime si éste era distinto del infraccionado. Esto obligaría, de aplicarse la propuesta, a tener que notificar al propietario del vehículo de la carga de la infracción a su placa previo al cobro de la misma.

En caso de que no se gestione la devolución del vehículo detenido las multas que pesan sobre el vehículo quedarán cargadas automáticamente al propietario registral del bien. Es obvio que a quien comete una infracción se le impone como sanción el pago de una multa, la cual no puede ser trasladada a otro sujeto, pues en materia penal de tránsito la responsabilidad es carácter personal y solamente existe la responsabilidad objetiva en materia de colisiones y únicamente en aspectos de responsabilidad civil (ver artículo 7 Ley de Tránsito.)

EL ARTICULO 150: No procede porque se haya desestimado en la vía administrativa la anotación de la infracción, toda vez que, el usuario tiene el derecho de recurrir en sede judicial y por ende deberá mejorarse la redacción del tipo.

EL ARTICULO 151: Los plazos que se estipulan tanto para la impugnación como para la resolución resultan sumamente cortos, en razón de que experiencia ha revelado que es necesario recopilar una serie de información. De manera que estos tiempos tan cortos difícilmente van a permitir resolver el asunto como es debido. Por otro lado, vale preguntarse cuál es la otra sede o autoridad competente? En realidad viene de nuevo con el problema de la definición del área jurisdiccional a la que le correspondería conocer este asunto en segunda instancia.

Con relación al párrafo tercero, dado en que el oficial de tránsito debe indicar obligatoriamente el lugar en el que se puede presentar el recurso, la boleta de citación debe de reformularse para que expresamente se anote la información requerida en forma clara y precisa.

En materia sancionatoria, el criterio de inadmisibilidad ha sido superado a través de la Corte Interamericana de Derechos Humanos así como de las resoluciones de la Sala Tercera de la Corte Suprema de Justicia.

EL ARTICULO 152: La realidad es que ante la experiencia de la Unidad de Control actualmente, se ha demostrado que existe una evidente incapacidad administrativa para resolver las apelaciones de las impugnaciones de boletas de infracción, situación que ha quedado plasmada en el sentido de que, en dos años que han transcurrido desde la anterior reforma, no ha sido posible resolver a cabalidad y en los plazos requeridos, los asuntos sometidos a su conocimiento. Respecto del párrafo final del artículo, es erróneo en el sentido que las sanciones impuestas no pueden ejecutarse aún agotada la vía administrativa si el interesado presenta recurso para ante la vía judicial.

EL ARTICULO 154: La boleta no impugnada queda firme y se envía a cobro al INS. Obviamente esto viene a violentar lo dicho anteriormente por la Sala Constitucional respecto de que las infracciones de multa fija se debían cobrar únicamente en la licencia del condenado y no en la placa del vehículo. (Voto 438-01 Sala Constitucional citado)

Creemos que lo que hace falta es establecer un sistema o método efectivo de cobro de las multas y no hacer las cosas de esta otra manera.

Inciso a) Establece el retiro de la circulación de los vehículos por Derechos de Circulación, piratería o por circular en bicicletas en carreteras de más de 80 km/h. Procede el Recurso de Revocatoria ante la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación. Además permite el depósito del vehículo por un término de tres meses para subsanar la causa que dio origen a la boleta por lo que en todo caso solo procedería para aquellos casos de Derechos de Circulación.

Inciso b): La devolución del vehículo no puede estar sujeta a la resolución del fondo del asunto, sino únicamente a la subsanación de la falta anotada. Debe contemplarse aquellos casos en que el propietario sea un tercero distinto al infractor donde la medida resulta ser más gravosa.

Inciso c) Referido al irrespeto de los materiales peligrosos, vehículos adaptados para correr por ruidos excesivos o emisiones. Curiosamente permite que si el conductor acepta los hechos, cancela la multa y cesa la causa se devuelve vehículo o placas. Igual se procede si apela la boleta.

En los casos de vehículos de competencia, como se demuestra la cesación de la causa. previo a la devolución deberán quitarle las piezas que contiene para correr? Quien lo

puede hacer en los planteles del MOPT o tiene que ser mecánico externo. Lo dejarán entrar?

EL ARTICULO 154 bis: No se define de forma clara y expresa la instancia ante la cual quedará la licencia decomisada, ya que la norma indica que se remitirá al Consejo de Seguridad Vial o a la delegación de tránsito que corresponda. Volvemos de nuevo a mantener al usuario de un lado hacia otro buscando dónde está decomisada su licencia para su posterior retiro.

EL ARTICULO 180: Prescripción

Debe contemplarse que al Consejo de Seguridad Vial se le otorgaron potestades cobratorias en la ley si no las aplica como es debido en tiempo y forma; no se soluciona el problema estirando el tiempo como se pretende. Sería mejor mantener la prescripción como hasta la fecha o aumentarla máximo hasta un plazo de cinco años; y mejorar el sistema de cobro a través de los distintos medios que ya existen en la norma. La recuperación podría ser más efectiva si se trabaja de acuerdo a la ley actual. El aumentar el lapso de la prescripción solo producirá que haya más gente conduciendo sin tener la licencia al día. Si vemos y analizamos cuántas veces se le pide la licencia a una persona normal en su vida veremos que son muy pocas las veces en que necesitamos mostrar la licencia a algún oficial de tránsito. En todo caso, se considera que se debe reforzar la presencia policial en carretera.

EL ARTICULO 204: PARTE IMPERSONAL

El parte impersonal aún cuando sea un conductor temerario por exceso de velocidad viene a desnaturalizar la idea básica de la Ley de Tránsito. Esta figura si bien estaba establecida en la normativa anterior a la reforma del 2004, lo cierto del caso es que atenta contra todo principio de responsabilidad personal que implica la materia penal en su contexto. En esta materia no se puede sancionar a nadie sin que esté plenamente individualizado y en el caso de los vehículos en movimiento, nada garantiza que el propietario sea la persona que conducía el vehículo al momento de los hechos. Es por ello que tales estilos de boleta fueron desechados de la esfera de contexto del proceso dado que

si bien la Sala Constitucional en su momento no los declaró inconstitucionales, lo cierto del caso es que al momento de llevar a cabo un proceso por tal cosa, no se puede tener por demostrado de pleno derecho quién era la persona conductora del vehículo, y mucho menos podemos obligar al propietario a indicar quién era la persona distinta de él que así lo hiciera, pues por el mero hecho de abstenerse a declarar se nos cae el caso por completo.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

A partir de la reforma y durante un año de la entrada en vigencia de la Ley, el conocimiento de las impugnaciones, devoluciones de vehículos placas y licencias sea objeto de conocimiento de los Juzgados de Tránsito o demás despachos judiciales competentes. Concluido ese año la Unidad de Impugnación asumirá la competencia en forma total. Si la ley entra en vigencia y los cambios entran en **nueve** meses, pareciera que durante los primeros nueve meses habría que aplicar la ley actual. En este sentido, no sería posible asumir tal rol en los juzgados, pues la normativa actual no ha sido derogada en ese momento, y no podríamos aplicar la regulación actual para el procesamiento de las infracciones de multa fija, pues está definido de manera que sea de conocimiento de la Unidad de Control de la Policía de Tránsito, excepto en lo que respecta a la devolución de vehículos, licencias y placas.

Por otro lado, al cambiar la regulación las normas que estarían en vigencia serían las nuevas que destinan todo para ante la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación, por lo que tampoco se podría aplicar tales normas por parte de los despachos, pues los plazos y procedimientos que establece no podrían ser aplicados por los tribunales de justicia. Cabe señalar acá que la conformación de los juzgados con la entrada de la reforma del dos mil cuatro, fue modificada en cuanto a la cantidad de personal que atendía los procesos de tránsito, de manera que de volverse a devolver todo este material de infracciones a los despachos, atentaría con la eficiencia que se ha buscado para tales menesteres en materia de colisiones.

En conclusión, surge entonces la problemática de que por reforma a la Ley de Tránsito, Ley No. 8431 del 28 de Diciembre del 2004; las infracciones de multa fija fueron desjudicializadas y trasladadas a conocimiento de la sede administrativa, propiamente en la Unidad de Control de la Policía de Tránsito. De modo que, no existe en la actualidad

procedimiento alguno para tramitar estas causas en sede judicial, imposibilitándose por completo la consecución de los objetivos planteados en el transitorio III del Proyecto.

El Proyecto de estudio, en los términos planteados deja un vacío en cuanto a la normativa procedimental a aplicar en los casos de infracciones de multa fija, ya que, tal y como se mencionó supra, la regulación actual impone un procedimiento a desplegarse por parte de los personeros de la Unidad de Control, en dicha sede, no en la judicial, donde dicho sea de paso, ha transcurrido un plazo que supera los dos años sin tramitar este tipo de causas, situación que también debe de contemplarse a efecto de no desmejorar el servicio al usuario tal y como en la actualidad se está brindando.

Los miembros de la Comisión que forman parte del Consejo de Seguridad Vial y de la Dirección General de Tránsito, se apartan de los comentarios realizados por los restantes miembros de la Comisión que la conforman y que pertenecen al seno del Poder Judicial, toda vez que, muchos de los criterios esbozados no pueden ser avalados por ellos por ser parte de la institución que ha colaborado en la redacción del proyecto como tal. en este sentido aportan al proceso sus comentarios particulares los cuales se insertan como tales.

Indica la representante del Consejo de Seguridad Vial:

Respecto a las Reformas Parciales de la Ley de Tránsito 7331

1.- Adicionar el artículo 19 bis.

En esta propuesta el COSEVI, cotejará periódicamente el contenido del manual de requisitos o condiciones mecánicas de la revisión técnica y vehicular, en los componentes de seguridad, emisiones contaminantes y demás aspectos relevantes para autorizar la conducción de vehículos automotores, con el fin de adaptarlos a las particularidades cambiantes de la materia involucrada y efectuar una eficiente revisión.

Adicionar un artículo 31 Bis a la Ley.

Los requisitos mínimos referentes a dispositivos y medidas de seguridad deberán ser precisados en su contenido mediante reglamento. (Será labor de COSEVI?)

Reformar el artículo 43 de esta Ley.

Agregando un párrafo segundo: se refiere a un incremento en la póliza para aquellas infracciones vinculadas con conducción temeraria (Que acciones debe realizar COSEVI)

Adicionar un artículo 70 bis y un artículo 70 ter a esta Ley.

Asignación de puntos a la hora de expedir las licencias.

El COSEVI, adoptará las medidas oportunas para facilitar a los titulares de licencia, el acceso a su saldo de puntos, mediante la existencia de un expediente por cada conductor autorizado para la operación de los vehículos automotores definidos en esta Ley en el que se contabilizarán los puntos de manera precisa y actualizada.

Reformar el artículo 137 bis de esta Ley, así como la numeración.

Para las sanciones contempladas en la conducción temeraria y de las posibilidades del retiro de la circulación del vehículo e inmovilizarlos, como medida cautelar, los inspectores de tránsito deberán retirar administrativamente la licencia de conducir o el permiso temporal de aprendizaje, a quién conduzca en estado de ebriedad. Este documento será puesto a la orden de COSEVI, mediante su envío dentro del día hábil siguiente.

Reformar el artículo 139 de esta Ley.

Cuando el vehículo es declarado como pérdida total por la aseguradora, el inspector **que conozca la situación**, podrá retirar las placas y las remitirá a la Unidad de Placas del COSEVI- Los vehículos retirados de la circulación sólo serán devueltos si han pagado lo siguiente:

La multa de tránsito tanto las que registre en la licencia del propietario del vehículo.

Los costos por acarreo y custodia del vehículo en el depósito.

Reformar el artículo 140 de esta Ley.

Se refiere al retiro de circulación de un vehículo o sus placas.

El MOPT y COSEVI son los facultados para contratar acorde a lo dispuesto en la Ley de Contratación Administrativa, los servicios de acarreo de vehículos y de inmuebles para el depósito y custodia de los vehículos detenidos.

El interesado deberá pagar por cada KM recorrido hasta el respectivo deposito, la suma de un 150% del salario base mensual vigente de un oficinista 1 del Poder Judicial. Por cada día que permanezca el vehículo en el depósito, el interesado deberá pagar un 200% del salario base mensual anteriormente citada.

Reformar el artículo 143 de esta Ley.

Referido a la devolución de los vehículos que se encuentren a la orden de la Autoridad Judicial o administrativa.

Transcurridos más de tres meses siguientes a la firmeza de la determinación que produce cosa juzgada o agota la vía administrativa: La autoridad judicial o administrativa ordenará la publicación de un edicto por tres veces consecutivas en la gaceta, otorgando 15 días hábiles para que los interesados puedan valer sus derechos, si lo estiman a bien. (Acciones que debe realizar COSEVI)

Reformar el artículo 150 de esta Ley.

En cuanto a la boleta de citación debidamente levantada será trasladada al COSEVI para su anotación respectiva en el asiento de la licencia de conducir del infractor.

Reformar el artículo 151 de esta Ley.

Se refiere al recurso de revocatoria ante la Unidad de Impugnación de Boletas de citación del COSEVI, dentro del plazo improrrogable de tres días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de confección de la boleta de citación. (Debe establecerse unidades en diferentes lugares)

Reformar el artículo 152 de esta Ley.

Recepción del recurso por la Unidad de Impugnaciones de Boletas de citación del COSEVI. Levantará la sumaria respectiva y resolverá dentro de un plazo no mayor de ocho días. De haberse ofrecido pruebas, se señalará audiencia para la evacuación de la misma. Esta se programará en un plazo no mayor de 10 días hábiles contados a partir de recibido el recurso. Lo resuelto en definitiva, dará por agotada la vía administrativa y se ejecutará de inmediato. El interesado podrá recurrir ante el juzgado de tránsito para determinar el caso.

Reformar el artículo 153 de esta Ley.

Si no hay impugnación, la boleta quedará firme y se procede registrar la anotación en el asiento respectivo de la licencia de conducir y se efectuará la deducción del puntaje correspondiente o la cancelación de la acreditación de la licencia. Además, se comunicará al ente recaudador del seguro obligatorio de vehículos para su respectivo cobro, sin perjuicio de las acciones cobratorias que pueda efectuar el COSEVI.

Reformar el artículo 154 de esta Ley.

Se refiere al la ejecución del retiro de la circulación o inmovilización de los vehículos. En este apartado establece aquellas causas no subsanadas en el plazo respectivo por el infractor, en este caso se dejará sin efecto el depósito y el vehículo pasará a ser propiedad del COSEVI para uso exclusivo de la Policía o bien se acordará su donación o desecho.

Adicionar un artículo 154 bis de esta Ley.

Si la boleta de citación se indica algunas de las causas que producirían una suspensión de licencia por infracciones señalado en el artículo 135 o la pérdida del puntaje total disponible, el inspector procederá a retirar la licencia y lo remitirá al COSEVI o a la Delegación de Transito que corresponda .

Reformar el artículo 180 de esta Ley.

Se refiere a la prescripción de ocho años de la sanción respectiva a partir de la firmeza de la sentencia. (Acciones que debe realizar COSEVI)

Adicionar un párrafo segundo al artículo 24 de la Ley de creación del Consejo Nacional de Vialidad No. 7798:

En todas las labores de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional que realiza el Consejo Nacional de Vialidad, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial de previo a su ejecución de conformidad

con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria. (Acciones que debe realizar COSEVI)

Reformar el inciso d) del artículo 18 de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762

En todo objeto de concesión que involucre la realización de infraestructura viales, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial.

Los recursos que conforman el fondo de Seguridad Vial, según Ley No. 6324, deberán ser utilizados en la adquisición de todos los bienes y servicios necesarios para la ejecución de proyectos de seguridad vial, así como en todas las tareas necesarias para la ejecución de la presente ley.

Se autoriza a COSEVI, disponer el financiamiento para la contratación de cuatrocientos oficiales de tránsito. Dichos recursos serán girados al MOPT, por un plazo improrrogable de tres años mediante transferencia.

El COSEVI no estará afecto a los lineamientos generales específicos de política presupuestaria establecidos por la Autoridad Presupuestaria, como a la fijación de un gasto máximo, a razón de la naturaleza.

Para hacer efectiva la ejecución de las nuevas disposiciones de esta Ley, relativas a los dispositivos de seguridad a ser utilizados por los conductores, ocupantes de vehículos y otros, aditamentos se dispone la exoneración de impuestos de los mismos.

Transitorio I

El incremento de multas y el sistema de puntos, entrará en vigencia en el plazo de nueve meses después de la publicación de esta Ley

Transitorio III

Se establece en término de un año a partir de la vigencia de la Ley, el conocimiento de las impugnaciones, las devoluciones de placas o licencias, sean de conocimientos de los juzgados de tránsito o otros despachos judiciales. Concluido ese año, la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación de COSEVI asumirá la competencia de manera total. (Acciones de ajustes para COSEVI)

Transitorio IV

Se autoriza a COSEVI, a realizar los gastos corrientes e inversiones que considere necesario con cargo al fondo de seguridad vial, durante un lapsote 24 meses para agilizar y ejecutar las nuevas disposiciones de esta Ley.

Incluye:

Contratación de personal.

Dotación de todos los insumos necesarios para el funcionamiento de la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación.

Así como la Unidad de Asuntos Internos de la Policía de Tránsito.

Para ello no afectará las limitaciones de la Autoridad Presupuestaria en materia de contratación de personal.

Transitorio VI

Se autoriza a COSEVI para las publicaciones al menos de un diario de circulación nacional y en el diario oficial La Gaceta, del inventario de todos los vehículos que se ubican en los depósitos de la Dirección General de la Policía de Tránsito con más de cinco años de detención, con el fin de que se apersonen los interesados.

De lo contrario, se procederá a entregar por lotes a organizaciones inscritas de personas con discapacidad, sin cumplir para tal efecto los trámites que establece el artículo 143 de esta Ley. Los bienes entregados estarán cubiertos por las prohibiciones de circulación de dicha normativa.

Y por su parte, indica el personero de Departamento de Control y Atención de Recursos de Inconformidad de la Dirección General de la Policía de Tránsito ("Unidad de Control"):

Tal y como se acordó en el seno de ésta Comisión, en este acto me permito acreditar, para lo que corresponda, las observaciones al proyecto de Reforma Parcial a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres Número 7331, mismas que van orientadas en los términos que a continuación me permito exponer:

- Reforma al Numeral 151 de la actual Ley: EL texto de la reforma en estudio, en este artículo, párrafo segundo, indica que el administrado podrá presentar su recurso ante la Oficina competente de la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación, de acuerdo con el lugar en que se levantó la boleta de citación. Lo anterior va en detrimento de la celeridad y debido proceso al que tiene derecho el recurrente, ello por cuanto si la boleta es confeccionada en zona rural y en ella no existe una Oficina debidamente acreditada, el recurso deberá de resolverse en la sede más cercana, lo cual tomará varios días para el traslado efectivo de la documentación de rigor por lo que será IMPOSIBLE resolver el caso en los ocho días que la reforme pretende, tal y como se detallará más adelante.

- Reforma al Numeral 152 de la actual Ley vigente: El texto de la reforma pretendida indica que el plazo que tendrá la denominada "Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación" para resolver los recursos de disconformidad que se sometan para su resolución será de únicamente, como máximo, de OCHO DÍAS HÁBILES contados a partir de la fecha de recibo del recurso. En este orden de ideas, consideramos que dicho plazo es imposible de cumplir toda vez que el volumen de recursos es extremadamente alto así como que actualmente esta Oficina carece de suficiente personal para hacerle frente a tal cantidad de trabajo. Resulta evidente que pretender resolver los recursos en un plazo tan corto es material y humanamente imposible, por lo que la Oficina y la Institución se verían expuestas a la interposición de acciones de amparo y jurisdiccionales en donde el administrado reclamará por la pronta resolución de su asunto así como que un altísimo porcentaje de las boletas de citación recurridas prescribirían, ocasionando una disminución en las posibilidades y acciones legales para la recaudación de fondos por parte del Estado.

Asimismo, ésta reforma, en su segundo párrafo indica que la audiencia, en caso de celebrarse, deberá de llevarse a cabo en un plazo no mayor a los diez días hábiles contados a partir del recibo del recurso, lo cual, de nuevo, es material y humanamente imposible en razón de la gran cantidad de recursos por resolver que se manejan en esta Oficina.

- Ausencia de un procedimiento establecido: En este orden de ideas, nuestras observaciones van dirigidas al hecho de que la reforma parcial a la ley que nos ocupa, no contempló la redacción de un procedimiento determinado para la instrucción, conocimiento y posterior resolución de los recursos de inconformidad, lo cual es imprescindible para este Despacho. Lo anterior por cuanto actualmente si bien es cierto la ley indica que se aplique el procedimiento del Código Procesal Penal, tal remisión a dicho cuerpo de legal es muy somera y sin detalle. Por ello, en caso de que exista la posibilidad de insertar un procedimiento dentro de esta reforma, esto vendría a llenar una laguna actual que por momentos afecta la labor de esta Oficina.

En síntesis, respetados miembros de la Comisión, nuestra disconformidad y observación principal a la reforma parcial a la Ley que nos ocupa, radica, primordialmente, en los plazos que se pretenden establecer, ello por cuanto, como bien es sabido por ustedes, resulta simple y sencillamente imposible de ejecutar y realizar, con lo que se le ocasionará un daño al administrado y con consecuencias nefastas e irreversibles para la Administración en lo referente a la recaudación efectiva de los montos de las multas fijas por infracción a la Ley. Lo anterior en virtud de que al establecer plazos tan extremadamente cortos, las causas prescribirán con suma facilidad y los beneficiados serán los conductores irresponsables infractores ante la imposibilidad del Estado para resolver los recursos.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Consideramos que la Reforma tal y como está planteada, viene a producir un desfase total al proceso existente, por ende, no podemos dar el beneplácito respecto de la misma, ya que riñe con el procedimiento y la lógica procesal que regula la materia.
2. Los conceptos y referencias a que hace mención el Proyecto de Reforma de la Ley tabto en sus premisas como en sus considerandos iniciales no tienen una correlación directa con las regulaciones que posteriormente establecen, pues no existe una armonía conceptual y lógica respecto de los que se busca solucionar y la forma en que se legisla.
3. En los contenidos de las sanciones se establecen nuevos parámetros de sanción a las conductas antijurídicas, pero dichos parámetros amén de ser exorbitantes, en lugar de

causar y crear una consciencia positiva en el infractor, más bien podrían ser generadores de mayor impunidad y de focos de corrupción, generando con ello una lesión mayor al proceso de tránsito que la que tenemos hoy en día. Consideramos que la nueva regulación de tránsito debe no solo apostar a la educación, prevención y confrontación directa de las causas que producen los accidentes para luego atacar la acción imprudente de los conductores. Se debe incrementar y mejorar la acción preventiva en las carreteras por parte de los oficiales de manera que exista mayor seguridad para todos los usuarios de la vía.

4. Es necesario que la Reforma de Tránsito presentada salga del plenario legislativo, pues la misma en las condiciones que está estructurada, no va a beneficiar en nada las situación imperante en carretera. Se requiere de una reforma coherente, lógica, armónica y sobretodo prudente, que sea realizada en forma conjunta por todos los operadores de la materia, de manera que el producto de la misma englobe la problemática desde sus distintas ópticas. Incluso, nos atrevemos a pensar en establecer no una reforma, sino un proyecto de Ley que venga a cubrir todas las necesidades y sobre todo las expectativas de la ciudadanía de frente al crecimiento demográfico y consecuente aumento de la flota vehicular que nos aqueja, y que nos permita enfrentar a futuro los requerimientos que de ello deriven.

5.- Sanción severa para conductores temerarios

En ese aspecto se plantea que el alcohol es uno de los motivos por el cual se ha incrementado la mortalidad en las carreteras de Costa Rica. Al ver las estadísticas comentada en los motivos de la reforma se aprecia que la causa principal de muerte en carretera no es precisamente al consumo de alcohol, sino que lo es la imprudencia en el manejo por exceso de velocidad o a otros factores diversos, pero no precisamente al alcohol el cual, de acuerdo con las estadísticas aportadas es solo un 16.92 por ciento los fallecidos por tal cosa. Si bien es cierto es una cifra alta, la incidencia del mismo, comparado con otros elementos como es el adelantamiento indebido, la imprudencia del peatón, del ciclista, la imprudencia al conducir y al exceso de velocidad nos damos cuenta que entre todas realmente no es el alcohol el que ha generado la mayor cantidad de problemas, aunque si ha estado presente en algunos de ellos, de manera que, este tipo de situación debe ser analizada desde otra perspectivas.

Consideramos que el aumentar la multa desproporcionadamente para tratar de sancionar tal conducta no es lo prudente ni correcto, pues con ello lo que se provocará será fomentar la corrupción en carretera, amén de que se deben cambiar antes que la multa, los medios y procedimientos de control de la ebriedad, toda vez que a la fecha los instrumentos con los que se realizan las pruebas no cumplen con los requisitos que dispone la regulación actual de ese tipo de instrumentos en cuanto a su calibración y demás, ya que si bien es cierto la ley de tránsito, faculta a los oficiales a calibrar los mismos, lo cierto del caso es que, la Ley de Creación del Colegio de Ingenieros Químicos y afines, de recién creación autoriza solamente a sus miembros a realizar la metrología y calibración para efectos forenses de este tipo de instrumentos, por lo que de continuarse con tales procedimientos lo que podría generar más bien impunidad en este tipo de conducta.

Por otro lado, la sanción de la ebriedad no solo está relacionada con los artículos 107 y 129, sino que está relacionado con el 199 de la Ley de Tránsito, de manera que, si no se regula debidamente la actuación de los oficiales de tránsito en carretera, el asunto se va a tornar mucho más complejo que hoy en día. Al respecto, véase que, la Sala Constitucional avaló un procedimiento expreso para la toma de pruebas de alcohol y si el oficial no cumple con tal procedimiento, la prueba se podría constituir en prueba ilegítima y por ende quedar un proceso sin posibilidad de sanción, pues al no tener una prueba científica que sustente la boleta, el juez deberá recurrir al parámetro menor del artículo 107 de la Ley de Tránsito para sancionar y en tal caso sería por sobriedad ya que en nuestro medio se permite la conducción bajo un nivel mínimo de alcohol en sangre. Particularmente debería de cambiarse en ese sentido la regulación y el caso del artículo 107 se debería prohibir la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas totalmente y que para imponer la sanción el imputado pueda solicitar como prueba de su estado que se le aplique una prueba de alcohol y de ahí derivar al monto de la sanción de acuerdo al monto que determine tal prueba. Por otro lado, mantener el derecho de escoger la prueba, pero que esta sea efectiva de ser realizada, pues los centros de salud y hospitales a la fecha se niegan a tal cosa lo que viene a dar al traste al derecho de defensa del imputado.

Finalmente en este caso también tenemos el problema de las sustancias ilegales o legales que afecten el manejo, pues parece que a la fecha no se ha sancionado a nadie por

tal cosa, pues no hay pruebas toxicológicas que se realicen en la calle o en centros por el mismo motivo anteriormente señalados.

Debemos señalar acá, que a la fecha las voces que se escuchan en los medios y corrillos judiciales propugnan por la instauración de la figura de delito para la conducción en estado de ebriedad, pero consideramos que esto no es prudente ni mucho menos la solución al problema. Hay que establecer otros medios para atacar la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas. Establecer programas de sensibilización para hacer caer en cuenta al consumidor de alcohol que al manejar en tales condiciones está poniendo en riesgo no solo su vida sino la de los que lo acompañan y la de los demás usuarios de la vía. Pero esto solo se logra a través de un cambio en la mentalidad nacional generalizado. Somos un país con amplia "...cultura guarera..." y con el mayor de los problemas: "el Estado es el máximo productor del alcohol que se consume en Costa Rica", por lo tanto es una paradoja muy curiosa que señalar y de combatir.

Con relación a la conducción temeraria por exceso de velocidad, este tipo de caso está relacionado directamente con la nueva cultura de los piques en las carreteras del país. No es cierto que la regulación actual sea insuficiente, pues si se detiene a una persona corriendo en la calle con su vehículo se la multa, y por ser una sanción del artículo 129 por conducción temeraria, está sujeta no solo al decomiso de la licencia sino que del propio vehículo, razón por la cual no consideramos que tal cosa esté a la fecha desprotegida. Ahora bien, los grupos de personas que se dedican a este tipo de actividades pertenecen a un grupo etéreo que consideramos no ha sido convenientemente atacado por la regulación actual, pues si bien se enfoca el problema a través de trabajos policiales directos en las zonas donde se ejecutan este tipo de acciones, lo cierto del caso es que, no se ha trabajado en forma sociológica con apoyo de sicólogos y demás profesionales del ramo el problema para buscarle no una solución paliativa sino una solución definitiva. Sabemos que acabando con este tipo de problema de nuevo surgirán nuevos tipos de "diversión extrema" no solo entre jóvenes y adultos jóvenes, pero de ahí dependerá de que el estado mantenga una vigilancia constante ante la generación de nuevos tipos de procesos de diversión extrema como la señalada.

Es importante señalar que, se deben establecer y mejorar los cursos de educación vial, pero sobre todo crear consciencia en los jóvenes y niños de la importancia del manejo

responsable y lo peligroso de este tipo de diversiones. Solo de esta manera podremos solucionar un problema tan profundo como los piques.

Debemos indicar además, que existe un elemento probatorio que se ha dejado de lado en materia de conducción temeraria y es el aspecto de que los aparatos con que se miden las velocidades, no dan pruebas físicas (colillas o coletillas) que permitan determinar a quien se le hizo tal prueba, pues cuando dos vehículos vienen uno a la par del otro, la prueba no determina a cuál de los dos se le hizo la medición. Por otro lado, si el parte en este sentido lo hacen impersonal, a quién vamos los jueces a sancionar? Al propietario? A la empresa propietaria?. Es evidente que estamos en presencia de materia penal en donde la responsabilidad es personalísima, en vista de que se acarrea una sanción, por lo que debe obligatoriamente, estar plenamente identificado el autor del hecho acusado.

6.- A partir de la reforma y durante un año de la entrada en vigencia de la Ley, el conocimiento de las impugnaciones, devoluciones de vehículos placas y licencias sea objeto de conocimiento de los Juzgados de Tránsito o demás despachos judiciales competentes. Concluido ese año la Unidad de Impugnación asumirá la competencia en forma total. La ley entra en vigencia y los cambios entran a fungir en **nueve** meses, por lo que habría que aplicar la ley actual. Visto lo anterior, no es posible asumir tal rol en los juzgados, pues la normativa actual no ha sido derogada en ese momento, y no podríamos aplicar la regulación actual para el procesamiento de las infracciones de multa fija, pues está definido de manera que sea de conocimiento de la Unidad de Control de la Policía de Tránsito, excepto en lo que respecta a la devolución de vehículos, licencias y placas.

Reiteramos que la conformación de los juzgados con la entrada de la reforma del dos mil cuatro, fue modificada en cuanto a la cantidad de personal que atendía los procesos de tránsito, de manera que devolver todo este material de infracciones a los despachos, atentaría contra la eficiencia que se ha buscado para tales menesteres.

No existe en la actualidad procedimiento alguno para tramitar estas causas en sede judicial, imposibilitándose por completo la consecución de los objetivos planteados en el transitorio III del Proyecto.

El Proyecto de estudio, en los términos planteados deja un vacío en cuanto a la normativa procedimental a aplicar en los casos de infracciones de multa fija, ya que, tal y

como se mencionó supra, la regulación actual impone un procedimiento a desplegarse por parte de los personeros de la Unidad de Control, en dicha sede, no en la judicial, donde dicho sea de paso, ha transcurrido un plazo que supera los dos años sin tramitar este tipo de causas, situación que también debe de contemplarse a efecto de no desmejorar el servicio al usuario tal y como en la actualidad se está brindando, por parte del Poder Judicial en la atención de las restantes causas de tránsito que son sometidas a su conocimiento (tales como colisiones, atropellos, vuelcos, etc.).

Ante esta situación, tal y como lo hemos planteado en conversaciones con altos personeros del Consejo de Seguridad Vial, consideramos prudente ofrecer un proceso de asesoría, capacitación y coayuvancia interinstitucional para la atención de las impugnaciones de la infracciones de multa fija en sede administrativa, de manera tal que sea posible su resolución en los términos y plazos que la Sala Constitucional ya ha ordenado, con la utilización de los recursos y mecanismos que a su haber tenga la administración en su oportunidad. Nótese que resultaría más gravoso para el administrado regresar a la sede jurisdiccional aunque sea en forma temporal, para la resolución de su asunto, cuando ha transcurrido un tiempo considerable de que este tipo de causas lo son de tutela administrativo, donde se pretende un trámite expedito donde la terminación del proceso se caracterice por una mayor celeridad y facilidad.

1- Sistema de Puntos en Estados Unidos

Estado de Wisconsin¹⁸⁵

Se le impondrán puntos de demérito (puntos negativos) a un conductor cuando la corte lo encuentre culpable de haber cometido una infracción de tránsito. Se le impondrán los puntos a partir de la fecha de la infracción. Las cortes enviarán a la División de Vehículos Motorizados de WisDOT la documentación de todas las infracciones de tránsito en las cuales se le ha encontrado culpable.

A las personas con licencia provisional se les duplicarán los puntos de demérito (puntos negativos) por cada infracción de tránsito, después de la primera infracción de tránsito.

¹⁸⁵ Manual del Conductor del Estado de Wisconsin. Disponible en:
<http://www.dot.wisconsin.gov/drivers/docs/s-point.pdf>

Al acumular 12 o más puntos de demérito dentro de un periodo de un año, es obligatorio la suspensión de su privilegio de manejar por un periodo mínimo de dos meses.

Las infracciones permanecerán en el expediente del conductor por un periodo de cinco años a partir de la fecha en la cual la corte lo ha encontrado culpable. Sin embargo, infracciones relacionadas con el alcohol y algunas infracciones comerciales permanecerán en el expediente por un periodo de 10 años en adelante y de por vida.

El total de puntos acumulados puede ser reducido por tres puntos al aprobar un curso por una Escuela de Seguridad y Tránsito autorizada. Se permite la reducción de puntos acumulados solamente una vez cada cinco años, para una licencia clasificada de categorías A, B, C o D. Para una explicación sobre las categorías de una licencia clasificada, véase Licencia de Conducir.

También, se permite una reducción de tres puntos cada cinco años, de los puntos acumulados por infracciones cometidas en motocicleta (Licencia Clase M).

No se permite ninguna reducción de puntos acumulados si el conductor ha acumulado 12 o más puntos dentro de un periodo de un año, lo que requerirá un caso de suspensión.

La siguiente lista incluye muchas, pero no todas, de las infracciones y los puntos correspondientes:

Infracciones Regulares

Intentar Huir de un Oficial de Policía 6
No Cumplir con Su Deber Después de un Accidente 6
Conducir con Privilegio de Manejar Revocado o Suspendido 6
Manejar Bajo los Efectos de Intoxicantes o Drogas 6
Manejar Sin Precaución o Manejar en Competición de Velocidad (Carreras) 6
Manejar en Exceso de Velocidad – de 20 mph o más del Límite 6
Violación de Restricción de Licencia Ocupacional 6
No Mantenerse en el Carril de Tránsito 4
Manejar en el Lado Equivocado de un Camino o Carretera 4
No Ceder Derecho de Paso 4
No Ceder Derecho de Paso a Vehículo de Emergencia 4
Manejar de Manera Imprudente; Manejar Demasiado Rápido para las Condiciones de Tránsito; Manejar
Sin Mantener Control del Vehículo 4
Manejar Sin Poner Atención 4
No Hacer Alto Cuando un Autobús Escolar Tenga Encendidas sus Luces Rojas Intermitentes de Aviso 4
Manejar en Exceso de Velocidad – de 11 a 19 mph más del Límite 4
Aceleración No Necesaria 4
No Obedecer una Señal o Semáforo de Tránsito 3
Manejar en la Dirección Equivocada en una Calle de una Sola Dirección 3
No Cambiar de Faros Altos a Bajos 3
No Señalar Apropiadamente 3
Manejar muy de Cerca al Vehículo de Enfrente 3
Rebasar Ilegalmente 3
Tener Luces o Frenos No Adecuados 3
Manejar Con Licencia Vencida o Sin Licencia 3
Manejar Con Licencias Múltiples 3
Hacer Vuelta Prohibida 3
Manejar en Exceso de Velocidad – de 1 a 10 mph más del Límite 3
Violación de Restricción de Licencia 3
No Permitir Uso de Carril de Tránsito a Cualquier Otro Vehículo 2
Estacionarse en Carril de Carretera; Velocímetro Defectuoso 2
Manejar Sin Llevar su Licencia Consigo 0
Manejar Vehículo Sin Luz de Placa 0

Infracciones Cometidas en Vehículo Automotor Comercial

Manejar Con Licencia Descalificada 6

Manejar Con una Concentración de Alcohol en la Sangre de 0.04 o más pero Menos de 0.10 y Causar Lesiones a Terceros 6
Manejar Vehículo Comercial en Exceso de Velocidad – de 20 mph o más del Límite 6
Manejar Vehículo Comercial en Exceso de Velocidad – de 15 a 19 mph más del Límite 4
Posesión de Alcohol al Manejar Vehículo Comercial o al Estar en Servicio Con Respecto a un Vehículo Comercial 3
Poseer Licencia No Legal de Conductor Comercial o una Certificación No Legal 3
Manejar Vehículo Comercial o Estar en Servicio Con Respecto a un Vehículo Comercial y Tener una Concentración Medible de Alcohol en la Sangre de 0.00 a 0.04 o Manejar Dentro de las 4 Horas Después de Haber Consumido Cualquier Cantidad de Alcohol o Después de Haber Estado Bajo los Efectos del Alcohol 0
Manejar Con una Concentración de Alcohol en la Sangre de 0.04 a 0.10 Sin Causar Lesiones a Terceros 0

Infracciones Cometidas en Motocicleta

Faros No Encendidos (durante las horas del día – 0 puntos) 3
Manejar Motocicleta Sin Licencia 3
Manubrios Defectuosos o Reparados 2
Manejar Sin Protección en los Ojos 2
Manejar Sin Casco 0

Estado de Florida¹⁸⁶

La siguiente lista incluye muchas, pero no todas, de las infracciones y los puntos correspondientes:

- Abandonar el lugar de un accidente que haya dado como resultado daños a la propiedad por más de \$50.....6
- Conducir a una velocidad no permitida que haya dado como resultado un accidente.....6

¹⁸⁶ Manual de Conductores de Florida. Disponible en:
http://www.estatetrafficschool.com/El_Manual_de_Conductores_de_Florida.htm

- Conducir imprudentemente.....4
- Cualquier infracción de movimiento que haya dado como resultado un accidente.....4
- Pasar un autobús escolar que esté parado.....4
- Conducir durante horas restringidas.....3
- Velocidad ilegal - 16 MPH o más, por encima de la velocidad permitida e indicada.....4
- Velocidad ilegal - 15 MPH o menos, por encima de la velocidad permitida e indicada
(Las multas se duplican cuando las infracciones tienen lugar en una zona escolar o en construcción, existiendo la probabilidad de que se apliquen penas civiles que pueden llegar hasta \$1.000 y de que exijan al conductor que complete un curso para conducir.).....3
- Todas las otras infracciones relacionadas a los movimientos (incluyendo el estacionar en la carretera fuera de los límites de las municipalidades).....3
- Violación del toque de queda.....3
- Contenedor Abierto cuando conduce.....3
- Violación de la norma de los sujetadores para niños.....3

**El conductor recibe el mismo número de puntos enumerados si la condena ocurre en otro Estado o en una corte federal.*

Duración de la suspensión de

No más

12 puntos en 12 meses	30 días
18 puntos en 18 meses	3 meses
24 puntos en 36 meses	1 año

Al computar los puntos y las suspensiones, se usan las fechas de las infracciones correspondientes a todas las condenas. Se deducen tres puntos del expediente de conductor de cualquier persona cuyo privilegio de conducir haya sido suspendido solamente una vez bajo el sistema de puntos y haya sido restituido, si es que dicha persona ha cumplido con todos los demás requisitos. El cumplir una suspensión por puntos no impide que estas condenas se utilicen para acumular otras suspensiones o revocaciones.

2- Sistema de Puntos en España

El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducción se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos. Los conductores no perderán más de ocho puntos por acumulación de infracciones en un solo día, salvo que concurra alguna de las infracciones muy graves a que se refieren los apartados a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 65, apartado 5, en cuyo caso perderán el número total de puntos que correspondan. Transcurridos dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa, por la comisión de infracciones que

lleven aparejada la pérdida de puntos, los titulares de los permisos o licencias de conducción afectados por la pérdida parcial de puntos recuperarán la totalidad del crédito inicial de 12 puntos.

No obstante, en el caso de que la pérdida de alguno de los puntos se debiera a la comisión de infracciones muy graves, el plazo para recuperar la totalidad del crédito será de tres años. Asimismo, los titulares de un permiso o licencia de conducción a los que se hace referencia en los párrafos a) y b) del apartado anterior, transcurrido el plazo de dos años sin haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones que impliquen la pérdida de puntos, pasarán a disponer de un total de 12 puntos. Igualmente, quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibirán como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y, un punto, por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de quince puntos en lugar de los doce iniciales.

La pérdida parcial, total o recuperación de los puntos asignados afectará al permiso o licencia de conducción cualquiera que sea su clase.» Estas son la infracciones que ameritan la pérdida de puntos según la legislación española:

1. Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida: Valores mg/l aire espirado, más de 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,30 mg/l)...6 puntos

Valores mg/l aire espirado, superior a 0,25 hasta 0,50 (profesionales y titulares de permisos de conducción con menos de dos años de antigüedad más de 0,15 hasta 0,30 mg/l)...4 puntos

2. Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos.....6 puntos

3. Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos...6 puntos

4. Conducir de forma manifiestamente temeraria, circular en sentido contrario al establecido o conducir vehículos en competiciones y carreras no autorizadas....6 puntos

5. Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido...4 puntos

6. Sobrepasar en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar, al menos, en 30 kilómetros por hora dicho límite máximo...6 puntos

7. El exceso en más del 50 por ciento en los tiempos de conducción o la minoración en más del 50 por ciento en los tiempos de descanso establecidos en la legislación sobre transporte terrestre...6 puntos

8. Conducir un vehículo con una ocupación que suponga aumentar en un 50 por ciento o más el número de plazas autorizadas, excluido el conductor salvo que se trate de autobuses urbanos o interurbanos...4 puntos

9. Conducir un vehículo con un permiso o licencia que no le habilite para ello...4 puntos

10. Arrojar a la vía o en sus inmediaciones objetos que puedan producir incendios o accidentes de circulación...4 puntos

11. Conducir de forma negligente creando un riesgo cierto y relevante para los otros usuarios de la vía...4 puntos

12. Exceder los límites de velocidad establecidos:

En más de 40 km/h salvo que esté incurso en lo indicado en el apartado 6...4 puntos

En más de 30 km/h hasta 40 km/h...3 puntos

En más de 20 km/h hasta 30 km/h...2 puntos

13. Incumplir las disposiciones legales sobre prioridad de paso, y la obligación de detenerse en la señal de stop, y en los semáforos con la luz roja encendida...4

14. Incumplir las disposiciones legales sobre adelantamiento poniendo en peligro o entorpeciendo a quienes circulen en sentido contrario y adelantar en lugares o en circunstancias de visibilidad reducida...4

15. Adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas...4

16. Efectuar el cambio de sentido incumpliendo las disposiciones recogidas en esta Ley y en los términos establecidos reglamentariamente...3

17. Realizar la maniobra de marcha atrás en autopistas y autovías...4

18. Aumentar la velocidad o efectuar maniobras que impidan o dificulten el adelantamiento por el conductor del vehículo que va a ser adelantado...4

19. No respetar las señales de los agentes que regulan la circulación....4
20. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que le precede....3
21. Conducir utilizando manualmente el teléfono móvil, auriculares o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción en los términos que se determinen reglamentariamente....3
22. Parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo a la circulación o los peatones en los términos que se determinen reglamentariamente....2
23. Parar o estacionar en los carriles destinados para el transporte público urbano.....2
24. Conducir vehículos que tengan instalados mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los agentes de tráfico, o que lleven instrumentos con la misma intención, así como la utilización de mecanismos de detección de radares....2
25. Circular sin alumbrado cuando sea obligatorio o utilizarlo sin ajustarse a lo establecido reglamentariamente....2
26. Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección o dispositivos de seguridad, en los casos y condiciones que se determinen reglamentariamente....3
27. Circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas o ciclomotores con las excepciones que se determinen reglamentariamente...2

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

PROYECTO DE LEY

**REFORMA PARCIAL DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS
PÚBLICAS TERRESTRES, N.º 7331, DE 13 DE ABRIL
DE 1993, Y NORMAS CONEXAS**

PODER EJECUTIVO

EXPEDIENTE N.º 16.496

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS**

PROYECTO DE LEY

REFORMA PARCIAL DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS
PÚBLICAS TERRESTRES, N.º 7331, DE 13 DE ABRIL
DE 1993, Y NORMAS CONEXAS

Expediente N.º 16.496

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

**CONSIDERACIONES GENERALES QUE SUSTENTAN UNA REFORMA A LA
LEY DE TRÁNSITO, N.º 7331, Y LEYES CONEXAS**

1.- Premisas

Las muertes y lesiones por accidentes de tránsito son un problema para la salud pública y el desarrollo de los países, tal y como lo señala categóricamente el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito, presentado en el año 2004 por la Organización Mundial de la Salud.

El informe revela que 1.2 millones de personas mueren al año por accidentes de tránsito. De estos 20 a 50 millones sufren lesiones o quedan incapacitadas, produciendo el 2,1% del total de muertes a nivel global.

Las proyecciones realizadas señalan que los accidentes de tránsito se incrementarán y que para el año 2020, ocuparán el tercer lugar como principal causa de morbilidad y mortalidad, lo cual resulta alarmante.

Cada víctima de un accidente de tránsito representa para la sociedad y para las familias un alto costo social y económico. En el ámbito mundial, la cifra es cercana a los 518 miles de millones de dólares y para América Latina está impactando más de 1.5% del producto bruto interno.

Costa Rica no es ajena a esa problemática mundial, siendo los accidentes de tránsito la primera causa de muertes violentas; por varios factores, entre los cuales se encuentran los altos niveles de agresividad y estrés, manifestados en conductas y hábitos temerarios que reproducen día con día los usuarios del sistema de tránsito.

La siguiente síntesis pretende dar una visión integral de los accidentes de tránsito por medio de los indicadores creados a partir de la información generada por la Dirección General de Policía de Tránsito, el Instituto Nacional de Estadística y Censos, el Organismo de Investigación Judicial y la Cruz Roja Costarricense.

Flota vehicular

Año 1981	195.105	Año 1993	439.235
Año 1993	373.868	Año 2005	1.013.823
Variación absoluta	201.274	Variación absoluta	574.588
Incremento porcentual	103.16%	Incremento porcentual	130.82%

El movimiento de la flota vehicular a través de los años ha mostrado ser consistente, con un crecimiento sostenido de un 130.82%, durante los últimos doce años, para un promedio anual del 10.90%, permaneciendo nuestra red vial constante y afectando directamente la densidad de vehículos por kilómetro de carretera existente, por lo que actualmente la exposición al riesgo de un accidente de tránsito producto de la interacción de estos con la población es mucho mayor.

Anterior a la entrada en vigencia de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, el crecimiento en promedio anual de la flota vehicular era del 8.59% por año. Es de esperar entonces, que si no se toman las medidas preventivas adecuadas los accidentes de tránsito sean más frecuentes.

Población total

Año 1981	2.674.900	Año 1993	3.199.234
Año 1992	3.099.063	Año 2005	4.325.808
Variación absoluta	822.363	Variación absoluta	1.059.888
Incremento porcentual	36.12%	Incremento porcentual	32.45%

El crecimiento demográfico de nuestro país implica más usuarios en el sistema de tránsito, (mayor número de conductores, peatones, ciclistas), lo cual afecta directamente la exposición al riesgo de sufrir un accidente de tránsito, que sumado al factor del crecimiento de la flota vehicular, implica readecuar la normativa vigente para minimizar el impacto del crecimiento en la cantidad de accidentes.

De los datos tabulados se puede inferir que el crecimiento de la población para el intervalo de 1981 a 1992, anualmente fue de un 3.01%, mientras que en el intervalo de 1994 al 2005, se registró una disminución en el crecimiento anual del 2.70%.

Índice de motorización por cada 10 personas

Año 1981	0,86	Año 1994	1,34
Año 1992	1,21	Año 2005	2,34
Variación absoluta	0,35	Variación absoluta	1,00
Incremento porcentual	40.77%	Incremento porcentual	74.26%

Cada año crece más la cantidad de personas que adquieren un vehículo, en 1992 de cada 10 personas, al menos 1,21 poseía un vehículo, para el año 2005 de cada 10 personas al menos 2,34 poseen un vehículo, reflejándose un crecimiento importante del 1.00%, mientras que anterior al año 1992, este índice reflejaba un crecimiento sostenido.

Accidentes de tránsito

Año 1981	15.933	Año 1994	44.697
Año 1992	30.116	Año 2005	57.129
Variación absoluta	14.183	Variación absoluta	12.432
Incremento porcentual	89.02%	Incremento porcentual	27.81%

Es importante señalar que anterior a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, el promedio anual de los accidentes de tránsito mostraba un crecimiento del 7.42% (período que comprende 1981 - 1992), al entrar en vigencia esta nueva normativa nos encontramos un panorama al año 2005, en el cual este promedio disminuyó a un 2.32% de crecimiento anual, no obstante, del fuerte incremento en la flota vehicular y del índice de motorización, esto quiere decir que con normas adecuadas que regulen la circulación de los vehículos, las personas y los semovientes, por las vías terrestres de la nación con sanciones claramente tipificadas y acordes a la falta que se cometa, se contribuye en gran medida en la reducción de los accidentes de tránsito.

Heridos leves

Año 1981	4.933	Año 1994	9.041
Año 1992	7.488	Año 2005	17.218
Variación absoluta	2.555	Variación absoluta	8.177
Incremento porcentual	51.79%	Incremento porcentual	90.44%

Heridos graves

Año 1981	715	Año 1994	1.617
Año 1992	1.317	Año 2005	3.512
Variación absoluta	602	Variación absoluta	1.895
Reducción porcentual	84.20%	Incremento porcentual	117.19%

Producto de los accidentes de tránsito, lamentablemente, en la década recién pasada, cada vez más habitantes resultaron con heridas leves y graves en nuestro país. Al comparar el año 1994 con respecto al año 2005, los heridos leves se incrementaron en un 90.44%, para un crecimiento promedio anual de 7.54%, o sea, casi dos veces el promedio que encontramos anterior a 1993 del 4.32% de crecimiento anual y los heridos graves crecieron un 117.19%, para un promedio de incremento anual del 9.77%, estando estos últimos con un promedio de crecimiento anual de 7.02% anterior al año 1993, situación que se le atribuye en gran medida al crecimiento exponencial de la flota vehicular.

Muertes "In Situ" por accidentes de tránsito

Año 1981	98	Año 1994	291
Año 1993	230	Año 2005	301
Variación absoluta	132	Variación absoluta	10
Incremento porcentual	134.69%	Incremento porcentual	3.44%

Muertes totales por accidentes de tránsito

Año 1981	175	Año 1994	560
Año 1993	379	Año 2005	616
Variación absoluta	204	Variación absoluta	56
Incremento porcentual	116.57%	Incremento porcentual	10.00%

Otra categoría por considerar dentro del análisis es la mortalidad, su comportamiento se describe en dos características diferentes, la mortalidad en el sitio y la mortalidad total. Costa Rica es un país donde este tipo de mortalidad constituye la primera causa de muerte violenta, es por ello que se convierte en un indicador clave de las acciones por implementar. Un recuento histórico de la mortalidad desde 1994 nos permite determinar el crecimiento de las muertes en el sitio de un 3.44%, o sea, un promedio de crecimiento anual del 0.29%, mientras que las muertes totales por accidentes de tránsito en el mismo período, crecieron un 10.00%, es decir un promedio de crecimiento anual del 0.83%, siendo el período anterior a la promulgación de la nueva Ley de tránsito en 1993, en que se presentó un crecimiento mayor de muertes en el sitio del 11.22% anual y de muertes totales de un 9.71% anual.

Para establecer los factores de riesgo asociados a la ocurrencia de estas muertes, se utilizó la base de datos de muertes "in situ" por accidentes de tránsito en el período de seis años (2000 - 2005), obteniéndose los siguientes resultados:

a) El 28.77%, 636 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa del accidente de tránsito el **exceso de velocidad**.

Conducta sancionada en la legislación de tránsito vigente en los artículos 129 inciso e) con ¢20.000.00 colones de multa y el artículo 131 inciso g) con ¢5.000.00 colones de multa.

b) El 18.09%, 400 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa del accidente de tránsito la **imprudencia del peatón**.

Conducta sancionada en la legislación de tránsito vigente en los artículos 132 inciso s) con ¢2.000.00 colones de multa.

c) El 16.92%, 374 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa estar bajo los efectos del **alcohol**.

Conducta sancionada en la legislación de tránsito vigente en los artículos 129 inciso e) con ¢20.000.00 colones de multa y el artículo 130 inciso k) con ¢10.000.00 colones de multa.

d) El 12.71%, 281 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa la **imprudencia del conductor**.

- NO USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Sanción tipificada mediante Decreto N.º 29390, con una multa del 5% del salario base de un **oficinista 1** del Poder Judicial ¢200.200.00, o sea ¢10.010.00 colones.

- **CONducIR Y HABLAR POR TELÉFONO CELULAR**

Conducta sancionada de manera imprecisa en la legislación de tránsito vigente en el artículo 130 inciso II) con ¢10.000.00 colones de multa.

e) El 9.45%, 209 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa el **adelantamiento indebido**.

Conducta sancionada en la legislación de tránsito vigente en el artículo 130 inciso b) con ¢10.000.00 colones de multa y el artículo 132 inciso II) con ¢2.000.00 colones de multa.

f) El 6.06%, 134 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa la **imprudencia del ciclista**.

Conducta sancionada en la legislación de tránsito vigente en el artículo 132 inciso r) con ¢2.000.00 colones de multa.

g) El 4.30%, 95 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa la **falla mecánica**.

h) El restante 3.70%, 82 personas fallecidas, se le atribuye como posible causa **otros factores**.

A pesar de que los valores absolutos son contundentes, no se debe olvidar que se asocian a una población, por lo que se deben considerar en el análisis las tasas de accidentes de tránsito, mortalidad total y en el sitio.

Tasa de accidentes de tránsito por 100 mil habitantes

Año 1981	699,83	Año 1994	1,368.60
Año 1992	971.78	Año 2005	1,320.70
Variación absoluta	271.95	Variación absoluta	47.90
Incremento porcentual	38.86%	Incremento porcentual	3.50%

Tasa de mortalidad total por 100 mil habitantes

Año 1981	7,69	Año 1994	17,15
Año 1992	12,20	Año 2005	14,24
Variación absoluta	4.51	Variación absoluta	2,91
Incremento porcentual	59.10%	Incremento porcentual	16.95%

Tasa de mortalidad “in situ” por 100 mil habitantes

Año 1981	4.30	Año 1994	8.91
Año 1992	7.42	Año 2005	6.96
Variación absoluta	3.12	Variación absoluta	-1.95
Reducción porcentual	72.42%	Reducción porcentual	-21.91%

Una caracterización global de la problemática indicada por los números es la siguiente: a pesar de los indicadores bajos en la mortalidad por habitante, seguimos teniendo problemas en la magnitud de los accidentes, los heridos graves y muertes, donde los jóvenes son los más siniestrados.

Al considerar en este análisis la población, se determinan las características de la mortalidad presentada, evidenciando que hay una relación fuerte entre edad y muerte por accidente de tránsito, manteniéndose como víctimas principales el grupo de edad de los 20 a los 34 años; posteriormente, conforme aumenta la edad disminuye la incidencia, golpeando principalmente la población económicamente activa.

2.- ¿Cómo afrontar la problemática?

A pesar de la compleja realidad que comporta los accidentes de tránsito, los mismos pueden ser prevenidos desde varias ópticas, todas ellas en una visión de conjunto y sin una necesaria relación de prelación.

Así destacamos en primera instancia, el fortalecimiento de la presencia policial en la carretera, el despliegue de campañas de prevención de manera sostenida, la implementación de acciones de educación vial en todos los niveles de la formación del educando; modernizando el sistema de acreditación de conductores; estableciendo normas técnicas para la circulación de los vehículos; norman y ejecutando criterios de seguridad vial en infraestructura y acudiendo al endurecimiento de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331.

En el proyecto de ley que se somete a discusión, se está apostando de manera fuerte al último componente, con el objetivo de crear, paulatinamente, una conciencia en el conductor sobre las consecuencias de su comportamiento incorrecto e inseguro en las carreteras.

Por lo tanto, con este proyecto de ley, la Administración se está avocando a acciones dirigidas para intervenir directamente en factores de riesgo como son la adopción y aplicación de leyes y normas más rigurosas que establezcan una sanción económica de alto impacto para la economía del ciudadano irresponsable y trasgresor de las mismas, el cual pone en riesgo su vida y la de otros.

Con ello se aspira, fundamentalmente, a lograr un efecto preventivo tanto a nivel general, como a nivel especial, tanto en sus componentes positivos, como negativos.

Precisamente, factores de riesgo como el exceso de velocidad, el peligro del uso del teléfono celular al volante, la imprudencia del peatón, ebriedad del conductor, mal estado o mantenimiento indebido del vehículo, el no uso de cinturón de seguridad por todos los ocupantes del vehículo, piques, entre otros, son hechos o acciones evitables.

3.- Incremento del importe de las multas y establecimiento de un sistema de ajuste automático

Las multas actualmente vigentes por infracciones a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, salvo reformas puntuales que se han efectuado, corresponden a las establecidas en el año 1993.

Es decir, han transcurrido más de trece años desde el establecimiento de las mismas, mediando múltiples factores durante todo ese lapso, como el índice inflacionario, la pérdida adquisitiva del colón, etc., que hacen que su monto no tenga mayor impacto desde el punto de la incidencia en el patrimonio por parte del infractor, determinando que en adelante modifique su conducta.

Incrementar la base de la multa que tipifican esos hechos o acciones no debe ser la única medida, sin embargo, es una alternativa razonable para obligar a cambiar hábitos y comportamientos en los usuarios del sistema de tránsito, sobre todo agravando aquellas faltas que representan altos niveles de riesgo.

Por esta razón, destacamos a continuación algunos de los tópicos que se están abordando en la presente reforma:

a) SANCIÓN SEVERA DE LA CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

De igual forma, los accidentes de tránsito están relacionados con el consumo de alcohol como una de las principales causas de mortalidad y morbilidad evitable. Diversos estudios han determinado que concentraciones de alcohol en sangre superiores a 0,5 g/l se correlacionan con un riesgo lineal de tener un accidente de tránsito y presentar lesiones de mayor gravedad.

El alcohol produce una depresión no selectiva del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído), modifica el comportamiento de la persona, etc. En general, los efectos del alcohol son directamente proporcionales a su concentración en la sangre: a mayor concentración mayor deterioro. Está perfectamente demostrado que el alcohol deteriora, marcadamente, la función psicomotora y la capacidad para conducir con seguridad.

Mientras la tendencia en los países desarrollados en relación con los fallecidos, producto de la conducción con alcohol, viene a la baja, en las naciones latinoamericanas vecinas e incluso en el ámbito nacional está en franco aumento, de ahí que también se propone un incremento en el monto de la multa actual, como una forma de inhibir al conductor a cometer esta clase de acciones violentas.

"De la base de datos de muertes "in Situ " en seis años de datos, se obtuvo que de un total de 2.211 fallecidos, el 16.92%, es decir 374 muertos, se le atribuye como posible causa del accidente la presencia de alcohol".

b) SANCIÓN SEVERA PARA CONDUCTORES QUE SOBREPASAN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD PERMITIDOS

En los últimos años, hemos visto como ha proliferado en las calles de San José la práctica de un mortal "pasatiempo". Conductores irresponsables, generalmente jóvenes, ponen a prueba sus máquinas y destrezas al volante en plena vía pública en una actitud que abiertamente amenaza su integridad física y la de terceros. Esta situación ha provocado ya, muchos accidentes y pérdidas de vidas de inocentes peatones que transitan desprotegidos ante la imprudencia de estos conductores.

Las regulaciones que existen son insuficientes para evitar estas demostraciones o "piques", por lo que la labor deberá ser de creación de las normas aplicables para solucionar, de forma permanente, esta problemática.

De esta forma se busca con el presente proyecto, imponer sanciones más rigurosas, que por sus particulares características frenen los ímpetus de los conductores.

En el artículo 82 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, inciso a): se prohíbe circular a una velocidad superior o inferior a la establecida en los límites fijados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

Los conductores deben respetar los límites máximos y mínimos de velocidad autorizados para circular por las vías públicas, esto en razón de las características de diseño de la vía. Circular tanto a altas velocidades como por debajo de lo establecido, se considera un riesgo para la seguridad de la circulación en las vías.

Por lo anterior, se impondrán multas superiores a las actuales, de tal forma que, los conductores acaten las disposiciones pertinentes en esa materia.

c) USO DEL TELÉFONO CELULAR MIENTRAS SE CONDUCE DEBE ESTABLECERSE COMO UNA INFRACCIÓN GRAVE

Con el desarrollo de nuevas tecnologías, también se han introducido nuevos elementos distractores que contribuyen a falsear la seguridad de los conductores en las carreteras, como es el uso de los teléfonos celulares mientras se conduce.

Esta costumbre atenta contra la seguridad y la pericia de los conductores en el volante, debido a que tras varios minutos de conversación la persona se involucra de tal modo en ella, que llega a abstraerse de la actividad de conducción.

Estudios alrededor del mundo han demostrado que el uso de los teléfonos celulares en las carreteras tiene una incidencia significativa en el número de accidentes que se registran. Por esta razón, es preciso incrementar el monto de las multas que tipifican esta conducta dentro del ordenamiento jurídico.

El director del Intras, (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), Luis Montoro, asegura que el uso del teléfono móvil por los conductores puede incrementar el riesgo de accidentes de tránsito equiparable a una tasa de alcoholemia de 1 gramo por litro de sangre, "el mismo riesgo que conducir ebrio". De hecho, estudios realizados en la Universidad de Toronto (Canadá), apuntan que el riesgo de sufrir un accidente de tránsito llega a multiplicarse por un valor de entre cinco y diez, en caso de utilizar el móvil mientras se está conduciendo.

Asimismo, el doctor Montoro afirma que ese artilugio revolucionario está dando lugar a serios problemas para la seguridad vial. Y la verdad es que un teléfono móvil puede ser de mucha utilidad, como para realizar llamadas de urgencia ante un accidente de tránsito, o para avisar al taller ante una avería. Pero igual que ha ocurrido siempre con los inventos, posee grandes ventajas y grandes inconvenientes que han de conocerse.

Además, según el catedrático Luis Montoro, muchos conductores no saben que si el teléfono no es de "manos libres" y no lleva antena exterior pueden crearse algunas interferencias con los componentes electrónicos del automóvil e, incluso, las radiaciones de microondas que se emiten y reciben, al quedar en el interior del vehículo pueden llegar a dañar la salud. Muchos ya saben que usar el móvil en las gasolineras es peligroso, ya que se pueden producir chispas que pueden incendiar el combustible, pero es que incluso puede llegar a alterar la electrónica de las máquinas interfiriendo su funcionamiento. Todo esto da lugar a que se estén adoptando las medidas oportunas, sobretudo a nivel legislativo de tan preciado artilugio, del cual ya casi nadie prescinde.

d) USO OBLIGATORIO DE LAS SILLAS DE SEGURIDAD INFANTILES Y CINTURÓN DE SEGURIDAD

Otra acción imprudente que debe sancionarse drásticamente es el no uso del cinturón de seguridad y de la silla de seguridad para niños, ya que estos dispositivos de seguridad pueden significar la diferencia entre la vida o la muerte.

Debe considerarse el hecho de que en países como Estados Unidos y, más recientemente, Brasil se ha llegado a determinar que el alto porcentaje de muertes y lesiones graves se pudieron evitar con el uso del cinturón de seguridad y la silla de seguridad para niños.

En la Ley de tránsito vigente se pena el no uso del cinturón y de la silla de seguridad, pero la efectividad de su cumplimiento se ha visto disminuida, por la justificación generalizada de parte de los usuarios, de que es un dispositivo incómodo y el hecho de que su uso se reserva para viajes largos, además, de otras razones que no tienen un sustento científico.

Debe darse una acción conjunta tendiente a que padres y conductores verifiquen el correcto uso e instalación de las sillas de seguridad para los niños de entre 0 y 8 años, y el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los ocupantes del vehículo.

La nueva Ley de tránsito es explícita al multar a los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad y también, a quienes no instalen en el asiento trasero de los vehículos sillas de seguridad para menores de edad entre 0 y 8 años.

e) CIRCULACIÓN EN AUTOPISTAS Y EL USO DEL CARRIL IZQUIERDO

La Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, en su artículo 84, autoriza únicamente la conducción por el carril izquierdo en los siguientes casos:

- a)** Cuando el carril derecho esté obstruido y sea necesario transitar por el izquierdo.
- b)** Cuando se adelante a otro vehículo que transite en la misma dirección.
- c)** Cuando la vía esté diseñada o marcada para transitar en una sola dirección.
- d)** En los demás casos que especifique el Reglamento de esta Ley.

Cuando se trata de autopistas y otras carreteras especiales de varios carriles de circulación, los vehículos más rápidos circularán por el lado izquierdo y los más lentos, por el lado derecho. Además, el conductor debe respetar y acatar las señales específicas colocadas en esas vías para regular el uso de los carriles.

El conductor que violente las disposiciones estipuladas sobre esta materia será sancionado drásticamente, ya que de igual forma esas acciones atentan contra la seguridad física y el uso indebido de las vías.

f) SANCIONES MÁS SEVERAS PARA QUIENES INCUMPLAN LAS REGULACIONES DEL TRANSPORTE DE MATERIALES PELIGROSOS

Los aspectos que deben ser sancionados con mayor rigurosidad en el transporte de materiales peligrosos son:

- 1.- No exceder el límite fijado de carga para esta clase de transporte.
- 2.- Respetar los horarios que por reglamento se les asignan.
- 3.- La prohibición de estacionar en áreas urbanas.
- 4.- El permiso de operación deberá estar al día.
- 5.- La rotulación de los vehículos y etiquetas alusivas a la peligrosidad del producto o mercancía que se transporta.
- 6.- Portar el equipo de seguridad previsto para situaciones de emergencia tales como extintores, triángulos reflectivos, calzas, entre otros.
- 7.- Respetar las demás regulaciones estipuladas por ley.

Este tipo de control deberá ejercerse en las principales rutas nacionales, con especial énfasis a los accesos y salidas de los principales puertos del país.

Se estima que la actualización de los importes de las multas que se están planteando, no guarda una desproporción entre el nivel de gravedad de la conducta incurrida y la sanción que lleva aparejada la misma.

Asimismo, para evitar la situación que se presenta actualmente de importes de multas totalmente inocuos, se plantea la fórmula de la indexación automática, a partir del salario de oficinista 1 establecido en la Ley N.º 7737, y que es el instrumento usualmente establecido para lograr ese objetivo.

A título de referencia, planteamos un cuadro comparativo de la situación actual frente a la propuesta, con algunos ejemplos de cómo quedaría establecida la propuesta de incremento de las multas.

Multa	Hoy	Reforma
Conducción temeraria	¢ 20.000	¢ 280.000
Irrespeto de luz roja	¢ 10.000	¢ 180.000
No uso del cinturón	¢ 10.000	¢ 180.000
No uso del casco	¢ 2.000	¢ 100.000

4.- Establecimiento de un sistema más riguroso para disponer la suspensión de la licencia de conducir

En la actualidad existen dos regulaciones básicas para disponer la suspensión que nos ocupa, que una vez más, ofrecen una desproporción evidente con la gravedad de las faltas involucradas.

Primero, el artículo 133 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, plantea la suspensión de la licencia de conducir por seis meses, para castigar la comisión de las conductas tradicionalmente tipificadas como conducción temeraria. Además, se extiende la sanción a la evasión de las tasas de peaje.

Esa suspensión podrá representar un lapso de un año, en el evento de una reincidencia en un lapso de dos años.

Por otra parte, el artículo 134 de la ley de referencia, plantea una suspensión de tres meses, por la reincidencia en un lapso de dos años, de la conducción en estado de preebriedad, de irrespeto a la señal de alto de la luz roja de un semáforo, que violen las regulaciones para el transporte de materiales peligrosos, que irrespeten la prioridad de los peatones e infrinjan lo señalado en el artículo 130 inciso c).

A partir de las justificaciones antes planteadas, el proyecto establece dos niveles.

La suspensión por dos años, en el supuesto de la conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas o de sustancias enervantes o depresoras del sistema nervioso central; el rebasar en curva horizontal en carreteras de dos carriles con sentidos de vía contraria de acuerdo al señalamiento establecido y la participación en los denominados piques.

La reincidencia en segunda ocasión llevará aparejada una suspensión por cuatro años, mientras la siguiente por diez.

El segundo nivel representa una suspensión de licencia por un año en los casos en que se reincida en las siguientes situaciones:

Conducción en estado de preebriedad; irrespeto a la señal de alto en la luz roja de un semáforo; el adelantamiento por el lado derecho de la carretera en condiciones no autorizadas; el irrespeto a la prioridad en el paso de los peatones y la conducción a una velocidad superior a los 25 kmp/h al pasar frente a la entrada y salida de los planteles educativos, hospitales, clínicas, etc., mientras se estén realizando esas actividades.

En virtud de que exista una tercera ocasión en que se reincida en esa conducta, implicaría una pérdida del total del puntaje, se establecerían las consecuencias definidas para tal fin.

5.- Instauración del expediente del conductor y sistema de puntos

La Administración, dentro de las acciones multidisciplinarias, considera oportuno presentar una propuesta para que se introduzca en la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, y sus reformas, un sistema de acreditación de conductores incluyendo puntos, así como la concientización y reeducación como medio para la recuperación de puntos, como requisito para recuperar la acreditación.

Esta modalidad en realidad no es novedosa a nivel mundial.

Desde el año de 1963 en España, el Dr. Jiménez Díaz recomendaba el “permiso de conducir por puntos” el cual lo concebía “como un libro donde se anotaran todas sus faltas, al llegar a cierto número de infracciones debería retirársele, pues ha demostrado no ser merecedor de poseerlo”. Nueve años más tarde, Alemania opta por incorporar el permiso por puntos a su sistema, siendo uno de los países pioneros al menos del entorno europeo. Seguidamente, lo estableció el Reino Unido en el año 1982 y diez años después lo asumió Francia. Recientemente fue asumido por Luxemburgo (2002) y España el 1 de julio del año en curso. El 4 de setiembre del año en curso¹⁸⁷, el Ministerio del Interior, por medio de nota de prensa, expone una reducción en la tasa de mortalidad de (-20.84%) con respecto al verano del año pasado, que representó un total de 139 muertes menos.

Si bien es cierto, la seguridad vial depende de acciones integradas, este instrumento contribuyó para que Francia viera reducida su tasa de siniestralidad en un 20% consiguiendo, además, un 75% de no reincidencia.¹⁸⁸ En Italia en un 30%¹⁸⁹.

¹⁸⁷ www.la-moncloa.es 4/09/06.

¹⁸⁸ <http://www.multato.es/articulos.php-n=48.htm> 6/09/06.

¹⁸⁹ Manual de Permiso por puntos-D.G.T. Versión mayo 2006, página 4.

La acreditación por puntos es un compromiso entre toda la sociedad y el conductor. Se le asignará una cantidad de puntos, los cuales perderá si comete una infracción de gravedad que se encontrará establecida de manera escalonada, con respecto al riesgo que la imprudencia del conductor someta a la sociedad, aumentando la severidad en caso de reincidencia. En situaciones extremas el conductor perderá esta acreditación, como efecto de la comisión de la falta, con las consecuencias de la imposición de la multa, la suspensión de la acreditación para conducir y la totalidad de los puntos.

Los puntos no se recobran con el pago de multas. El pago de la multa es independiente de la sanción moral a la sociedad y estos se recobrarán por medio de cursos de concientización y reeducación, así como el trabajo comunal y una vez cumplido el lapso de la suspensión.

Se tiene proyectado que los primeros cursos tendrán una duración de 15 horas y los de reeducación igual a la duración que tiene el curso teórico básico y se someterá a una prueba teórica que lo acredite nuevamente. Dicha instrucción tendrá un costo que debe asumir el conductor.

El propósito de este sistema es crear una herramienta eficiente que articule la educación, la sensibilización y la toma de conciencia en todos aquellos casos, en que el conductor cometa faltas que atenten contra la sociedad y permitan devolver a ella un conductor apto para crear una cultura de paz en las carreteras.

Se propone una base de sesenta puntos para el conductor acreditado, que se irán debitando en razón de la comisión de infracciones a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, una vez que la sanción de las mismas se encuentre en firme.

La pérdida de la totalidad de los puntos implicará la suspensión de la acreditación, según las reglas ya especificadas.

La relación de puntos propuesta es la siguiente:

- 1.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el inciso 1) del artículo 129 de la ley de referencia, supone la pérdida de la totalidad de los puntos.
- 2.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en los incisos 2) a 5) del artículo 129 de la ley de referencia, supone la pérdida de 30 puntos.
- 3.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 130 de la ley de referencia, supone la pérdida de 25 puntos.
- 4.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 131 de la ley de referencia, supone la pérdida de 20 puntos.
- 5.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 132 de la ley de referencia, supone la pérdida de 15 puntos.
- 6.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 133 de la ley de referencia, supone la pérdida de 10 puntos.

7.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 134 de la ley de referencia, supone la pérdida de 5 puntos.

8.- La comisión de cualquiera de las conductas descritas en el artículo 134 bis de la ley de referencia, supone la pérdida de 3 puntos.

Para acceder de nuevo a la acreditación, superado el plazo de la suspensión y cancelada la multa respectiva, se deberán cumplir cursos de concientización y reeducación vial.

Algunos de los temas por tratar en los cursos de concientización y reeducación vial que se recomiendan, incluirán la siguiente temática:

1.- Los accidentes de tránsito: la magnitud del problema:

a) Sensibilización sobre la verdadera dimensión de los accidentes de tránsito, los problemas sociales y económicos que se producen en su entorno.

b) Reconocer el accidente de tránsito como un problema de salud y el conjunto de las consecuencias, como una enfermedad que afecta a todos.

c) Reconocer que los accidentes de tránsito no son causa del azar o del destino, sino que traen consigo una serie de riesgos que se pueden prevenir.

d) Reconocer que el propio conductor es el que más puede influenciar en la producción de accidentes de tránsito.

e) Repasar los conceptos del vehículo, la vía, dándole énfasis al entorno y la ocurrencia de accidentes de tránsito.

2.- Impacto y consecuencias para las víctimas:

a) Comprender los conceptos generales sobre la dinámica de un accidente de tránsito.

b) Apreciar la magnitud real de las fuerzas que se implican en los accidentes de tránsito.

c) Conocer los principales tipos de lesión que se producen en los accidentes de tránsito.

d) Distinguir las lesiones que se pueden ocasionar en función del tipo de accidente (impacto frontal, lateral, alcance y vuelco).

e) Diferenciar las lesiones que suelen producirse según el vehículo implicado (automóviles de turismo, transportes ligeros y pesados, motocicletas y bicicletas).

f) Conocer las características de las lesiones que suele tener el peatón atropellado.

3.- La conducción: una tarea de toma de decisiones:

- a) Apreciar que las situaciones peligrosas al volante son en muchas ocasiones consecuencias de decisiones incorrectas.
- b) Distinguir las características del proceso de toma de decisiones en la conducción.
- c) Discriminar cuáles son las actitudes y los motivos que diferencian a un conductor seguro de aquel que conduce en forma peligrosa.
- d) Valorar el importante papel que puede jugar nuestro estado emocional en la seguridad del tránsito.
- e) Identificar la influencia de la percepción y la aceptación del riesgo en la conducción.
- f) Considerar la influencia que tienen sobre nuestro propio comportamiento, las interpretaciones que hacemos del comportamiento de los demás.

4.- Aptitudes y capacidades básicas para una conducción segura:

- a) Apreciar la complejidad del entorno del sistema de tránsito.
- b) Valorar la importancia de mantener aptitudes y capacidades básicas en perfectas condiciones para conducir en forma segura.
- c) Distinguir la incidencia de las diferentes distracciones en los accidentes de tránsito.
- d) Identificar la importancia de las capacidades motoras para conducir con seguridad.

5.- Los grupos de riesgo:

- a) Apreciar que determinados grupos de personas son especialmente sensibles a las consecuencias del tránsito.
- b) Valorar por qué los niños son tan vulnerables a los accidentes de tránsito.
- c) Identificar qué tipo de jóvenes son los que aparecen con mayor frecuencia en las estadísticas de accidentes de tránsito.
- d) Sensibilizar por qué los peatones son muy vulnerables a los accidentes de tránsito.
- e) Distinguir las características que hacen que muchas personas mayores sufran las terribles consecuencias de los accidentes.
- f) Apreciar los problemas a los que se enfrentan los ciclistas como usuarios de la vía.
- g) Señalar la estrategia y consejos para evitar accidentes con ciclistas.

6.- La velocidad como factor de riesgo:

- a) Recalcar que la velocidad excesiva o inadecuada es uno de los principales factores de riesgo en la conducción.
- b) Reconocer que es muy importante controlar la velocidad en función de las características del ambiente, del vehículo y del propio

conductor, sobretodo con el comportamiento irregular que tiene el relieve costarricense y los microclimas que afloran a cortas distancias.

c) Identificar cómo afecta la velocidad a las capacidades del conductor necesarias para una conducción segura.

d) Distinguir el peligro que representa la velocidad excesiva o inadecuada en determinadas maniobras, como el frenado o la toma de curvas.

7.- El alcohol como factor de riesgo:

a) Valorar el importante papel que juega el alcohol en los accidentes de tránsito.

b) Identificar los efectos que tiene el alcohol sobre nuestras capacidades para conducir.

c) Conocer qué influye y qué no influye sobre la tasa de alcoholemia.

d) Sensibilización del riesgo que supone conducir bajo los efectos del alcohol.

e) Reconocer la responsabilidad legal que se deriva de una conducción bajo la influencia de las bebidas alcohólicas.

8.- Las drogas de abuso como factor de riesgo:

a) Señalar la influencia de las principales drogas de abuso sobre la capacidad de conducción.

b) Valorar los riesgos reales de la conducción bajo la influencia de determinadas drogas.

c) Distinguir las características de los principales grupos de drogas de abuso.

d) Valorar la relación que hay entre determinadas sustancias legales, como el café, el té o el tabaco y conducción de vehículos.

9.- Las enfermedades y los fármacos como factores de riesgo:

a) Apreciar cómo muchas enfermedades pueden alterar la capacidad para conducir con seguridad.

b) Identificar, a modo de ejemplo, la influencia de la depresión y de las alergias con el tránsito.

c) Considerar que la conducción cuando se están consumiendo determinados fármacos, puede representar un grave riesgo para su seguridad.

d) Distinguir qué hacer ante la enfermedad y los fármacos para garantizar la seguridad en las vías públicas.

e) Tomar conciencia de la necesidad de estar en las mejores condiciones a la hora de conducir.

10.- La somnolencia como factor de riesgo:

a) Apreciar la incidencia que tiene la somnolencia en los accidentes de tránsito.

b) Identificar los efectos que produce la somnolencia en el conductor.

-
- c) Reconocer las principales causas de somnolencia durante la conducción.
 - d) Conocer cómo prevenir la aparición de somnolencia al volante.

11.- La fatiga como factor de riesgo:

- a) Apreciar la incidencia que tiene la fatiga en los accidentes de tránsito.
- b) Identificar qué factores pueden potenciar la aparición de la fatiga.
- c) Distinguir qué alteraciones produce la fatiga sobre el conductor.
- d) Tomar conciencia del riesgo que supone conducir fatigado.
- e) Señalar qué debe hacerse para evitar la fatiga al volante.

12.- El estrés como factor de riesgo:

- a) Apreciar la incidencia que tiene el estrés en los accidentes de tránsito.
- b) Identificar qué es el estrés y de qué fases se compone.
- c) Discriminar qué tipo de situaciones son estresantes para la mayoría de las personas.
- d) Reconocer las consecuencias del estrés sobre la conducción y sobre la salud.
- e) Señalar qué se debe hacer para paliar los efectos del estrés al volante.
- f) Tomar conciencia del riesgo que conlleva conducir bajo los efectos del estrés.

13.- Seguridad activa y pasiva:

- a) Identificar los elementos que componen los sistemas de seguridad activa y pasiva de los vehículos automóviles.
- b) Apreciar la importancia de una buena utilización de los diferentes elementos de seguridad.
- c) Conocer las principales reglas de mantenimiento y cuidado del vehículo y de todos sus sistemas de seguridad.
- d) Valorar la importancia del uso de los sistemas de seguridad infantil.

14.- La conducción preventiva:

- a) Conocer el concepto y los principios de la conducción preventiva.
- b) Valorar la eficacia de la conducción preventiva para reducir los accidentes de tránsito.
- c) Identificar las reglas y comportamientos propios de la conducción preventiva.
- d) Comprender la importancia de tu propio comportamiento a la hora de evitar los accidentes de tránsito.
- e) Conocer los comportamientos adecuados para la conducción en condiciones climatológicas adversas.
- f) Promocionar este estilo de conducción segura entre los conductores.

15.- Actuación en caso de accidentes de tránsito:

- a) Concebir la actuación, en caso de accidente, como una parte importante dentro de la seguridad vial.
- b) Recordar las reglas técnicas PAS (proteger, alertar, socorrer) que constituyen la pauta básica por seguir en caso de accidente de tránsito.
- c) Conocer las actuaciones mínimas para proteger el lugar del accidente, a los implicados en el mismo, a los otros conductores que se aproximen y a las propias personas que prestan la ayuda.
- d) Saber qué se debe hacer para alertar con eficacia de lo sucedido a los servicios de emergencia.
- e) Conocer las actuaciones mínimas seguras para socorrer a las víctimas hasta la llegada de los servicios de emergencia.

16.- La importancia del cumplimiento de las normas de tránsito:

- a) Conocer los principios y valores que deben inspirar en todo momento nuestro comportamiento al circular por las vías públicas.
- b) Comprender el importante papel que juega el respeto de las normas de circulación para garantizar la seguridad vial.
- c) Saber cuál es la responsabilidad social y legal derivada del incumplimiento de las normas de tránsito.
- d) Aprender las principales normas de comportamiento que debemos guardar en la circulación.

6.- Regulación expresa de un capítulo destinado a dispositivos de seguridad vial

Destacamos la obligatoriedad de disponer de sillas de seguridad u otro dispositivo equivalente en términos de seguridad, para el transporte de menores de cuatro años de edad o de infantes cuyo peso no exceda de veinte kilogramos en todo vehículo.

La vulnerabilidad de dichos pasajeros es harto justificada.

También se incorpora la obligatoriedad de disponer en todo vehículo de cuando menos un chaleco con aditamentos reflectivo, para asegurar la visibilidad del conductor y/o sus acompañantes, cuando deban detenerse sobre la carretera a realizar alguna labor en el automotor en horas nocturnas.

De igual manera se establece la obligatoriedad de incorporar dispositivos retroreflectivos en las bicicletas y la obligatoriedad de llevar puesto un chaleco de iguales características, durante el lapso temporal que se propone en la ley. Esa última obligación se extiende también para los conductores de motocicletas y bicimotos.

Asimismo, se instaura la obligatoriedad de todo vehículo automotor, de estar provisto de apoyacabezas para todos los asientos de sus ocupantes.

7.- Sustanciación en sede administrativa de la impugnación de la boleta de citación de por infracción a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331; así como de los trámites de devolución de placas, vehículos y licencias

Un aspecto consustancial a la efectividad que se pretende lograr con las presente reformas, al tema de la sanción a por infracciones a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, así como para dar respuesta a las obligaciones derivadas de la Ley de protección al ciudadano del exceso de requisitos y trámites administrativos, N.º 8220, de 4 de marzo del año 2002, es la concentración en sede administrativa del tema de la impugnación de las boletas de citación, así como de los trámites de devolución de placas, vehículos o licencias, que fueron retirados con motivo de las prerrogativas señaladas en la ley.

En la actualidad, el establecimiento de potestades en los juzgados de tránsito o despachos competentes, sobre esos tópicos, produce tanto problemas de efectividad de la ley, como de atención al usuario.

Por lo tanto, esta reforma propone la sustanciación a nivel administrativo, asignando la competencia por vinculación con la materia al Consejo de Seguridad Vial.

Se establece un plazo para la impugnación de tres días hábiles. De no verificarse tal acto, la boleta quedará en firme y será ejecutable en todos los efectos señalados en la ley.

Sin embargo el ciudadano podrá recurrir en vía judicial ante el Juzgado de Tránsito, para discutir el asunto en la esfera contenciosa.

De efectuar la impugnación, la misma se sustanciará de acuerdo al ofrecimiento de pruebas, debiendo resolverse en un plazo no mayor a los ocho días hábiles.

8.- Medidas para evitar la corrupción en el ejercicio de la función policial

El incremento propuesto en el importe de las multas por infracciones a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, así como el aumento en el tiempo, por el cual podrá ser objeto de suspensión la acreditación para conducir, razonablemente hacen suponer la creación de un foco potencial de actos de corrupción.

Esos actos se concentrarían eventualmente en actitudes tanto a cargo de los oficiales de tránsito, como de los mismos usuarios, ofreciendo algún tipo de compensación a cambio de la no imposición de esas medidas extremas.

La actuación del ciudadano ofreciendo al oficial algún tipo de dádiva, se estaría sancionando con una multa de ¢280.000,00 y con la pérdida de 30 puntos en su expediente de conductor.

Respecto de los oficiales de tránsito, con el fin de prevenir y reprimir ese tipo de actuaciones censurables, se está creando la Unidad de Asuntos Internos de la Policía de Tránsito, directamente bajo la responsabilidad del despacho del Ministro (a) de Obras Públicas y Transportes.

Esa unidad tendrá como sus responsabilidades:

- a) Realizar acciones concretas, tendientes a que el oficial de tránsito cumpla fielmente y en estricto apego al ordenamiento jurídico, las directrices e instrucciones de carácter operacional dictadas por los responsables de la Dirección General de la Policía de Tránsito, así como cualquier otra disposición emitida por los órganos competentes del Ministerio.
- b) Realizar inspecciones u operativos en cualquier momento y de cualquier naturaleza, con la finalidad de comprobar el uso adecuado, proporcional, racional, eficaz y eficiente de los recursos asignados a los oficiales de tránsito; así como el cumplimiento regular de su función.
- c) Analizar problemas de tipo técnico, operativo y tramitar, con la aprobación del Ministro (a), las respectivas disposiciones a las instancias pertinentes del Ministerio.
- d) Brindar informes, e incluso recabar pruebas para el órgano competente, con el fin de facilitar la labor de investigación e instrucción de posibles irregularidades laborales que impliquen la apertura de causas administrativas.
- e) Realizar investigaciones especiales al interno del cuerpo policial, para prevenir, detectar y erradicar la ocurrencia de focos de corrupción, incrementando la ética y la transparencia en el cumplimiento de la función policial.
- f) Tener acceso a las cuentas bancarias de los oficiales de tránsito, con el fin de prevenir la eventual ocurrencia de actos de corrupción. El manejo de dicha información deberá realizarse en un marco de estricta confidencialidad.
- g) Plantear directamente las denuncias correspondientes ante los órganos jurisdiccionales, ante la mediación de hechos que tipifiquen como ilícitos penales.
- h) Todas aquellas otras que tiendan a mejorar y fortalecer el servicio que brinda la Policía de Tránsito, que sean encargadas por el Ministro (a).

En este proyecto de ley, también se reforma la Ley general de Policía, N.º 7410, de 26 de mayo del año 1994, en su inciso n) para tipificar como comisión de una falta grave, hechos que constituirían actos de corrupción en el ejercicio de la función policial con motivo del tema de las infracciones.

También se propone modificar el artículo 89 de la citada Ley, ampliando el plazo de inhabilitación para ingresar a cualquier cuerpo policial, a quien hubiese sido despedido, para que el plazo actual se extienda de cuatro a diez años.

Asimismo, se regula de manera expresa la sustanciación del procedimiento disciplinario en contra de los oficiales de tránsito, para hacer efectivas las sanciones que se acuerden en virtud de hechos constatados por faltas a relación de servicio.

Se reducen los plazos en los cuales deben avocarse y resolver las distintas instancias.

9.- Otros aspectos relevantes:

Destacamos la regulación que se hace en el proyecto, en torno a otros tópicos necesarios para visión integral que la Administración se ha planteado para atacar el problema de la accidentalidad y el establecimiento de hábitos seguros para el ciudadano en esta materia.

a) CONTROL DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR (RTV)

Dado que la Revisión Técnica Vehicular se instituyó como una medida que coadyuvara en la prevención de accidentes de tránsito, al mejorar la seguridad del vehículo y por ende a proteger la vida de los conductores, es imprescindible que la verificación de los parámetros de seguridad vial y su revisión constante, esté ubicada estratégicamente como una responsabilidad del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi).

Es necesario que el Consejo de Seguridad Vial como una institución que debe velar por la seguridad vial de los usuarios del sistema de tránsito, tenga dentro de sus facultades regular por medio del establecimiento de normas y estándares los aspectos de seguridad vial y a su vez, verificar que la empresa facultada para su aplicación, lo haga de forma rigurosa y apegado a los criterios establecidos.

Como bien sabemos un accidente de la circulación depende en un alto grado del factor humano, también está científicamente comprobado que el buen estado mecánico de los automotores contribuye a reducir las consecuencias negativas de estos, es por esas razones que los propietarios de los vehículos deben considerar e interiorizar la Revisión Técnica Vehicular, no como una obligación de ley, sino más bien como un imperativo social ciudadano para preservar la salud, en términos de la seguridad vial (reduciendo el riesgo de accidentes como víctimas) y en relación con el ambiente (al lograr contener las emisiones de gases contaminantes producidas por los vehículos de motor), estableciéndose una nueva cultura del mantenimiento preventivo.

Al asignar al Consejo de Seguridad Vial como órgano competente en la tarea de fiscalización de la Revisión Técnica Vehicular, se podrán promover acciones correctivas cuando las circunstancias lo demanden de una manera ágil y oportuna.

b) PRESCRIPCIÓN DE LAS INFRACCIONES A LA LEY DE TRÁNSITO Y VENCIMIENTOS DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR

En la actualidad, de acuerdo al tenor del artículo 180 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, la pena de multa prescribe en dos años.

Por otra parte, el numeral 70 de la misma ley, establece que el período de vigencia de la licencia expedida por primera vez será de dos años; mientras su renovación por cinco.

En una situación muy propia de la idiosincrasia nacional, los infractores a las normas de tránsito tienen pleno conocimiento de situación, por lo que aprovechan el corto plazo de prescripción, sabedores de que antes de ese plazo no se deben apersonar a renovar su licencia de conducir.

Esto ocurriendo en no pocos casos, quedando atrás un arduo esfuerzo y trabajo de control y vigilancia realizado por la Policía de Tránsito, y el cual ha representado un costo social muy elevado; haciendo ineficaz la norma involucrada.

Por esta razón es imprescindible que se amplíe el plazo de la prescripción para así plasmar dos objetivos: 1. evitar esa impunidad; y 2. hacer efectivo el ingreso, que será diseccionado hacia tareas de seguridad vial.

c) ESTABLECIMIENTO EN DIECISIETE AÑOS DE EDAD, EL REQUISITO PARA OBTENER EL PERMISO DE APRENDIZ DE CONDUCTOR

En la actualidad se exige la mayoría de edad. Con la reforma se pretende dar una respuesta a la realidad evidente, cual es la conducción que realizan los adolescentes que ansiosos esperan la mayoría de edad para obtener la acreditación para conducir, sin que exista un respaldo para esa situación.

Bajo una regulación estricta, a la vez se está facilitando que esos potenciales conductores autorizados, dispongan de un espacio de tiempo superior para establecer su pericia en la conducción, el respeto a las normas de tránsito y el conocimiento de las particularidades de la interacción en el tránsito.

d) SE ELEVA A RANGO DE LEY LA INCORPORACIÓN DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD VIAL EN TODA OBRA DE INFRAESTRUCTURA EN CARRETERA

Si bien mediante el Decreto Ejecutivo N.º 33148-MOPT, se dio un importante paso para establecer e incorporar el componente de seguridad vial en todas las labores de planificación y construcción de obras viales o programas de transportes y su eventual conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, y/o rehabilitación, se considera pertinente en este proyecto elevar la obligación a rango de ley. Con ello se le otorga toda la dimensión que su importancia merece y el carácter vinculante derivado de los objetivos planteados.

De igual forma, se establecen también disposiciones transitorias, para hacer efectivas las distintas disposiciones contenidas en este proyecto.

Por los motivos y razones expuestas se somete al conocimiento y aprobación de los señores y señoras diputadas el presente proyecto de ley, **Reforma parcial a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y normas conexas.**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**REFORMA PARCIAL DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES, N.º 7331, DE 13 DE ABRIL DE 1993, Y NORMAS CONEXAS**

ARTÍCULO 1.- Adiciónase un artículo 19 bis a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 19 bis.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mediante el Consejo de Seguridad Vial, cotejará periódicamente el contenido del manual de requisitos o condiciones mecánicas de la revisión técnica vehicular, en los componentes de seguridad, emisiones contaminantes y demás aspectos relevantes para autorizar la conducción de vehículos automotores, con el fin de adaptarlo a las particularidades cambiantes de la materia involucrada y efectuar una eficiente revisión.
Sus recomendaciones serán vinculantes.”

ARTÍCULO 2.- Refórmase la identificación de la sección V del título II de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Dispositivos de seguridad vial y requisitos mínimos para permitir la circulación de los vehículos”

ARTÍCULO 3.- Refórmense los incisos ch), ll), m), y n) del artículo 31 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 31.-

[...]

ch) Los automóviles y los vehículos de transporte exclusivos de estudiantes, (buses, busetas y microbuses) excepto de estudiantes universitarios y los vehículos de carga deberán estar provistos de cinturones de seguridad para todos sus ocupantes. Los asientos laterales delanteros de los automóviles y vehículos de carga deberán tener tres puntos de apoyo, así como los laterales traseros. Los cinturones de seguridad de los asientos restantes podrán ser subabdominales. Los respaldos de los asientos de los vehículos de transporte exclusivo de estudiantes deberán tener un tamaño suficiente para cubrir la cabeza del menor.

El uso del cinturón de seguridad es obligatorio para los menores de edad en los automóviles y en los vehículos de transporte exclusivo de estudiantes.

Para el transporte de menores de cuatro años o de infantes cuyo peso no exceda de veinte kilogramos en cualquier vehículo, debe proveerse una silla de seguridad u otro dispositivo equivalente en términos de seguridad.

[...]

II) Los vehículos de más de dos ruedas deben portar dos triángulos reflectantes de seguridad y disponer de cuando menos un chaleco con aditamentos retroreflectivos.

m) Las bicicletas deben llevar, en la parte trasera, un dispositivo que refleje o proyecte la luz. Igualmente, deben llevar dispositivos reflectantes en los radios de las ruedas, así como en su estructura. Desde media hora antes de la hora natural del anochecer y hasta media hora después de la hora natural del amanecer, queda prohibida la circulación de bicicletas, salvo que porten encendido un dispositivo proyector de luz blanca o amarilla; y el ciclista porte un chaleco retroreflectivo.

n) Los vehículos, públicos o privados, de transporte colectivo de personas y de transporte de carga, así como en remolques y semirremolques, deberán llevar adquiridas cintas de material retroreflectivo, cuyos tipos y características se establecerán mediante reglamento, siguiendo para ello los estándares internacionales y las particularidades propias de la flota vehicular nacional.”

ARTÍCULO 4.- Adiciónase un inciso y) al artículo 31 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“**Artículo 31.-** Todo vehículo automotor, sus remolques y semirremolques de propiedad privada o de entidades públicas, deben cumplir, obligatoriamente, con los siguientes requisitos mínimos referentes a los dispositivos y a las medidas de seguridad:

[...]

y) Estar provistos de apoyacabezas para los asientos de todos los ocupantes.”

ARTÍCULO 5.- Adiciónase un artículo 31 bis a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“**Artículo 31 bis.-** Los requisitos mínimos referentes a dispositivos y medidas de seguridad definidos en el artículo 31 de esta Ley, podrán ser precisados en su contenido mediante reglamento, en razón de las particularidades impuestas por la naturaleza constructiva, carrocería y demás características de los vehículos involucrados, que se encuentran afectas a variaciones constantes en aspectos técnicos con el paso del tiempo. Dicha reglamentación deberá respetar los lineamientos generales establecidos en la ley, pero con el objetivo de

establecer medidas razonables y técnicamente aplicables a cada tipo de vehículo.”

ARTÍCULO 6.- Refórmase el artículo 43 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se agregue un párrafo segundo para que lea de la siguiente manera, pasando el actual párrafo segundo a ser el tercero:

“**Artículo 43.-** Se faculta al Instituto Nacional de Seguros para clasificar los vehículos, según el tipo de riesgo y para establecer las primas diferenciales para cada uno de ellos. Para ese efecto, utilizará las bases técnicas, reales y actuariales; además se fundamentará en su propia experiencia, de forma que se garantice el costo de la administración y se garantice también el otorgamiento de las prestaciones en dinero, médico sanitarias y de rehabilitación, así como la solidez financiera del régimen.

Igualmente se faculta al Instituto Nacional de Seguros, para establecer un sistema de penalización y/o incrementos tanto en el seguro obligatorio, como en el voluntario, para aquellos conductores reincidentes en la infracción a esta Ley, en motivos vinculados con conducción temeraria.

El monto de las primas puede ser revisado anualmente por el Instituto Nacional de Seguros; pero este monto debe ser aprobado por la Contraloría General de la República, la cual velará porque su importe no origine excedentes para el Instituto. No obstante si, a pesar de la revisión contralora, se producen excedentes, se constituirá una reserva acumulativa para hacerle frente a las futuras pérdidas del régimen, de hasta un veinticinco por ciento (25%) de las primas percibidas en el año.

Si el excedente supera ese porcentaje, la cantidad en que se supere se aplicará al ajuste hacia abajo de las primas para el siguiente período.”

ARTÍCULO 7.- Refórmase el inciso b) del artículo 65 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“**Artículo 65.-** Con la finalidad de obtener el permiso temporal de aprendiz de conductor, el aspirante deberá:

[...]

b) Ser mayor de edad.

I. Podrá igualmente extenderse el permiso a los mayores de diecisiete años. Al efecto deberá presentarse una solicitud por escrito de sus padres o representante legal. Se podrá hacer uso del permiso bajo la condición de que el aprendiz deba estar acompañado de una persona mayor de edad, que posea una licencia de conducir del mismo tipo o superior a la que aspira el aprendiz, y que haya sido expedida en una fecha no menor a diez años. En la solicitud, deberá indicarse un mínimo de cuatro personas que reúnan las anteriores condiciones y que además al momento de plantearse la solicitud, no hayan sido objeto de deducción de más de veinte puntos en su expediente de conductor.”

ARTÍCULO 8.- Refórmase parcialmente el artículo 68 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera, en lo relativo a las licencias de conducir de clase A:

“**Artículo 68.-** Además de lo establecido en el artículo anterior de esta Ley, los solicitantes de la licencia de conductor deben cumplir, previamente a su emisión, con los siguientes requisitos, ante la Dirección General de Educación Vial y de acuerdo con el tipo de licencia solicitada:

Licencias de conducir de clase A:

Tipo A.1: Autoriza para conducir bicimotos de 50 a 90 cc. y cuadracilos de 0 a 9 cc.

Requisitos del conductor: tener trece años cumplidos.

Tipo A.2: Autoriza para conducir motocicletas de 91 a 125 cc. y cuadracilos de 95 a 125 cc. Requisitos del conductor: tener quince años cumplidos.

Tipo A.3: Autoriza para conducir motocicletas de 126 a 500cc. y cuadracilos de 126 a 500 cc. No requiere de condiciones adicionales.

Tipo A.4: Autoriza para conducir motocicletas de 501 cc. o más y cuadracilos de más de 500 cc.

No requiere de condiciones adicionales.

Para otorgar las licencias de los tipos A. 1 y A. 2 a personas menores de edad debe contarse con la autorización escrita de alguno de los padres o de su representante legal, además, debe suscribirse una póliza de seguro con el Instituto Nacional de Seguros, por lesiones, muerte y daños a terceros, por el monto que fije la entidad aseguradora, por cobertura.”

ARTÍCULO 9.- Refórmase el artículo 70 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 70.- El período de vigencia de la licencia es de dos años, cuando se solicite por primera vez. Posteriormente se renovará cada cinco años, previo el examen médico de aptitudes físicas y síquicas.

En los casos de los conductores de sesenta y cinco o más años de edad, la licencia para el servicio público o para el equipo especial se renovará cada dos años.

Se suspenderá la licencia si el conductor comete alguna de las infracciones sancionadas con esa pena; o si se pierde el puntaje que se requiere para mantener su vigencia de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 70 bis.”

ARTÍCULO 10.- Adiciónase un artículo 70 bis y un artículo 70 ter a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, que se leerán de la siguiente manera:

“Artículo 70 bis.- Al momento de expedirse una licencia, se le asignará a cada conductor un total de sesenta puntos, con el fin de establecer en lo sucesivo un mecanismo de control de su desempeño. Lo anterior, para determinar las sanciones correspondientes de constatarse deficiencias derivadas de las infracciones a esta Ley, así como para la ejecución de medidas correctivas dirigidas a la enmienda de su comportamiento.

El número de puntos inicialmente asignado, se verá reducido o descontado de forma automática en virtud de la comisión de las infracciones señaladas en los artículos 129, 130, 131, 132, 133, 134 y 134 bis de esta Ley; una vez que se encuentre en firme en vía administrativa dicha determinación.

La comisión de cualquiera de las infracciones a esta ley, supondrá la pérdida de puntos de acuerdo con las siguientes reglas:

- La totalidad de puntos, la comisión de alguna de las conductas descritas en el inciso 1) artículo 129-30 puntos, la comisión de alguna de las conductas señaladas en los incisos 2) al 5) del artículo 129.
- 25 puntos, la comisión de alguna de las conductas detalladas en el artículo 130.
- 20 puntos, la comisión de alguna de las conductas detalladas en el artículo 131.
- 15 puntos, la comisión de alguna de las conductas detalladas en el artículo 132.
- 10 puntos, la comisión de alguna de las conductas detalladas en el artículo 133.

- 5 puntos, la comisión de alguna de las conductas detalladas en el artículo 134.
- 3 puntos, la comisión de alguna de las conductas detalladas en el artículo 134 bis.

Los puntos serán descontados en el expediente del conductor en forma automática una vez firme en vía administrativa la imposición de la sanción, quedando constancia del saldo final de puntos.

Si la boleta de citación que motivó la cancelación de la acreditación por pérdida de la totalidad de los puntos asignados y/o disponibles no fue impugnada, el Consejo de Seguridad Vial comunicará esa consecuencia al interesado en el lugar que debió indicar para recibir notificaciones al momento de haber sido levantada la boleta y que se incorporará en el expediente del conductor. De no haberlo indicado, se tendrá por notificado con el transcurso de veinticuatro horas después de dictada la declaratoria correspondiente.

Esa comunicación será meramente informativa y no tendrá recurso alguno en vía administrativa.

El Consejo de Seguridad Vial adoptará las medidas oportunas para facilitar a los titulares de licencias, el acceso a su saldo de puntos, mediante la existencia de un expediente por cada conductor autorizado para la operación de los vehículos automotores definidos en esta Ley, en el que se contabilizarán los puntos de manera precisa y actualizada.”

“Artículo 70 ter.- Si el conductor, ya sea por la comisión de alguna de las conductas tipificadas en el inciso 1) del artículo 129 de esta Ley que tiene como efecto necesario la suspensión de la licencia de conducir; o como consecuencia de lo señalado en el artículo 70 pierde la totalidad de puntos que tiene asignados y/o disponibles, se le suspenderá la licencia en la primera ocasión por el término de dos años.

Si el conductor pierde por segunda vez la totalidad de los puntos asignados y/o disponibles una vez que había sido nuevamente habilitado, la suspensión será de cuatro años.

De producirse una nueva pérdida de los puntos, la suspensión será de diez años.

El conductor podrá obtener nuevamente la acreditación para conducir en todos los casos anteriores, una vez que hayan transcurridos los plazos de suspensión ya señalados, y que haya aprobado un curso de sensibilización y reeducación vial. La nueva acreditación comportará una asignación base de cincuenta puntos.

De haberse producido una segunda suspensión de la licencia, la acreditación para conducir iniciará con cuarenta puntos; y de tratarse de una tercera ocasión, la acreditación base será de treinta puntos.

En el caso de la suspensión por un año definida en el artículo 135 de esta Ley, cumplida la suspensión el conductor tendrá su nueva acreditación con el saldo de puntos disponible luego de aplicada la suspensión por la comisión de la conducta que originó dicha decisión.

El contenido, duración y demás requisitos de los cursos, así como el sistema de pruebas de aprovechamiento, se determinará reglamentariamente. Los cursos serán impartidos por Educación Vial, pero podrán ser rendidos también por empresas físicas o jurídicas debidamente acreditadas.

A los prestatarios del servicio que no cumplan con las responsabilidades establecidas en su acreditación, les será cancelada la misma.

Quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por infracciones a esta Ley desde el momento en que se les otorgó la licencia, recibirán como bonificación diez puntos durante los tres primeros años de vigencia; y después del tercer año, cinco puntos por cada año en que haya mantenido dicha conducta de manera continua.”

ARTÍCULO 11.- Refórmase el artículo 79 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 79.- Los usuarios de las vías públicas deben conducirse de manera que no obstruyan la circulación ni pongan en peligro la seguridad de los vehículos o de las demás personas. Asimismo, los conductores deberán evitar las situaciones que impidan la libre circulación del tránsito, por lo cual aplicarán el manejo defensivo y mantendrán una constante precaución y consideración mutua hacia los peatones y los demás conductores.

Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y la de los pasajeros como responsable del vehículo, por lo que deberán utilizar el cinturón de seguridad y exigir que lo usen los pasajeros del vehículo que conducen. El conductor que sin causa de justificación valedera no utilice el cinturón de seguridad o conduzca un vehículo en el cual alguno de los pasajeros no lo use también sin dicha causa para ambos, será sancionado conforme lo señala esta Ley. También estarán obligados a que de transportar menores de cuatro años o de infantes cuyo peso no exceda de veinte kilogramos en cualquier vehículo, se utilice una silla de seguridad u otro dispositivo equivalente en términos de seguridad.”

ARTÍCULO 12.- Refórmase el artículo 82 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 82.- Los límites de velocidad para la circulación de los vehículos serán fijados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, previo estudio técnico, de acuerdo con el tipo y las condiciones de la vía. Esos límites, tanto en el mínimo como en el máximo, rigen desde la colocación de los rótulos o las demarcaciones que indiquen esas velocidades, los cuales deben estar instalados, convenientemente, en las carreteras. En cuanto a la velocidad, rigen las siguientes disposiciones:

- a) Se prohíbe circular a una velocidad superior al límite máximo o inferior a la establecida en los límites fijados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, tomando en cuenta las condiciones de la vía y bajo las reglas indicadas en los incisos sucesivos.
- b) En las autopistas y en las zonas urbanas, la velocidad mínima se establece en cuarenta kilómetros por hora y la velocidad máxima, en ciento diez kilómetros por hora; cuando las condiciones lo permitan.
- c) En las zonas urbanas, la velocidad no podrá superar en veinte kilómetros por hora, la velocidad máxima de cuarenta kilómetros por hora establecida para esas zonas. En los demás casos, donde en la zona la velocidad máxima se encuentre claramente establecida, la misma no podrá ser superada en treinta kilómetros por hora.
- d) Al pasar frente a la entrada y salida de los planteles educativos, hospitales, clínicas y lugares donde se lleven a cabo actividades o espectáculos deportivos, religiosos, sociales, culturales u otros de interés público, se prohíbe circular a una velocidad mayor de veinticinco kilómetros por hora, cuando se estén desarrollando actividades en esos lugares.
- e) Se prohíbe circular en cualquier tramo de carretera a menos de la velocidad mínima establecida, de manera que límite o retrase la libre circulación del resto de automotores; salvo en las ocasiones en que, por razones naturales o artificiales, se dificulte la conducción, o en el caso de cortejos fúnebres.”

ARTÍCULO 13.- Refórmase el artículo 99 inciso c) de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que la referencia al inciso i) del artículo 130, se lea en adelante inciso 2) del artículo 130 de esta Ley.

ARTÍCULO 14.- Adiciónase un inciso d) al artículo 103 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, que se leerá de la siguiente manera:

“Artículo 103.- Los conductores de motocicletas, bicimotos y cuadraciclos deben:

[...]

d) Desde media hora antes de la hora natural del anochecer y hasta media hora después de la hora natural del amanecer, portar un chaleco retroreflectivo.”

ARTÍCULO 15.- Refórmase el artículo 106 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 106.- Se considera conductor temerario a la persona que conduzca un vehículo en cualquiera de las condiciones siguientes:

a) En estado de ebriedad, de conformidad con lo establecido en el inciso c) del artículo 107 de esta Ley.

b) Bajo los efectos de drogas o sustancias enervantes o depresoras del sistema nervioso central, de acuerdo con las definiciones que al respecto haya establecido el Ministerio de Salud.

c) En carreteras de dos carriles con sentidos de vía contraria, operando su vehículo rebasando a otro en curva horizontal, a partir del momento en que de inicio el trazado en la carretera con esa característica; salvo en el caso que el señalamiento vial lo permita expresamente.

ch) En zonas urbanas, superando en veinte kilómetros por hora, la velocidad máxima de cuarenta kilómetros por hora establecida para esas zonas.

d) Circulando a una velocidad mayor de veinticinco kilómetros por hora, al pasar frente a la entrada y salida de los planteles educativos, hospitales, clínicas y lugares donde se lleven a cabo actividades o espectáculos deportivos, religiosos, sociales, culturales u otros de interés público, cuando se estén desarrollando actividades en esos lugares.

e) Superando en treinta kilómetros, cualquier otra velocidad máxima cuando esté claramente establecida.

f) Participe en la vía pública, en concursos de velocidad o “piques”, ya sea contra otro vehículo, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo. Esta disposición no alcanza los casos en que la actividad es con un tiempo preestablecido, en una ruta de más de diez kilómetros y que los vehículos no excedan los límites de velocidad oficialmente establecidos en cada tramo.

En éste último caso, se debe contar con la autorización escrita de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito; lo mismo se aplicará en el caso de competencias ciclísticas.”

ARTÍCULO 16.- Refórmase el artículo 114 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 114.- Se prohíbe a todos los conductores utilizar teléfonos móviles y cualquier otro medio o sistema de comunicación mientras conducen los vehículos; salvo que el desarrollo de la comunicación se realice sin emplear las manos, utilizando auriculares o instrumentos similares. También se les prohíbe ocupar sus manos en otras actividades distintas de las que demanda la conducción de vehículos, llevar entre sus brazos a alguna persona, objeto o animal que dificulte la conducción.

Quedan exentos de esta prohibición, las autoridades y prestatarios de servicios de emergencia, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.”

ARTÍCULO 17.- Refórmase el artículo 129 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 129.- Se impondrá una multa de un ciento cuarenta por ciento de un salario base mensual del “oficinista 1”, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

- 1) Al que conduzca en forma temeraria, de conformidad con las conductas tipificadas en los incisos a), b), c) y f) del artículo 106 de esta Ley (en su orden conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas o sustancias enervantes o depresoras del sistema nervioso central; en carreteras de dos carriles con sentidos de vía contraria, operando su vehículo rebasando a otro en curva horizontal; participación en la vía pública en los denominados piques).
- 2) Al que conduzca sin haber obtenido la licencia de conducir de la clase y tipo respectivos o el permiso temporal de aprendizaje cuando fuere necesario, o en su defecto al que porte el permiso y no se haga acompañar por un instructor que posea una licencia de conductor del mismo tipo a la que aspira el aprendiz.
- 3) Al conductor que se dedique a prestar el servicio de transporte público, en cualquiera de sus modalidades, sin contar con las respectivas autorizaciones, en violación de lo dispuesto en el inciso a), numeral 1 o en el inciso b), numeral 1, ambos del artículo 97 y del artículo 112 de esta Ley. (normas que establecen los requisitos para la prestación del servicio público de transporte en las modalidades de microbús, buses, autobús y taxi)
- 4) Al que conduzca con la licencia suspendida por las causales señaladas en esta Ley.
- 5) Al conductor que dé o prometa al oficial de tránsito una dádiva o ventaja indebida, para que no sea objeto del levantamiento de una boleta de citación por infracción a esta Ley.

La acreditación en firme de esta sanción, constituirá título ejecutivo.”

ARTÍCULO 18.- Refórmase el artículo 130 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 130.- Se impondrá una multa de un salario base mensual del “oficinista 1”, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

- 1) Al que conduzca en forma temeraria, de conformidad con las conductas tipificadas en los incisos d) y e) del artículo 106 de esta Ley (en su orden, circulación a una velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora a la entrada y salida de los lugares públicos señalados en dicha norma; y conduciendo sobre treinta kilómetros por hora en tramos donde esté definida una velocidad máxima, cuya infracción no esté agravada especialmente en otra norma)
- 2) Al conductor de todo vehículo cuando en contravención de lo establecido en el párrafo segundo del artículo 79 de esta Ley, permita que los pasajeros no utilicen el cinturón de seguridad o no lo empleen correctamente, y estos se traten de menores de edad.
- 3) Al conductor de vehículos tipo grúa que viole las disposiciones del artículo 99 de esta Ley (dicha norma establece los requisitos que deben cumplirse para acceder a la prestación de dicho servicio). En caso de reincidencia en un plazo de dos años, en lo que al cobro de tarifa se refiere, la multa se incrementará en un cinco por ciento.
- 4) Al propietario que facilite o preste la placa o las placas del vehículo, para que se utilicen en otro vehículo o darles un uso no autorizado; así como al conductor que opere el automotor en esas condiciones.
- 5) A quien conduzca un vehículo sin justificación alguna sin portar las placas reglamentarias.
- 6) A los conductores de los vehículos de transporte de materiales peligrosos que violen las disposiciones del artículo 101 de la presente Ley.
- 7) A la persona que cierre una vía o le dé los usos indebidos que señala el artículo 125 de esta Ley (construcción de tramos o puestos con motivo de festejos populares o similares; empleo como lugar permanente de reparación de vehículos; construcción de obras públicas y privadas en el derecho de vía sin condiciones de seguridad; actividades para las cuales no ha sido diseñada la vía).
- 8) A la persona, física o jurídica, que realice trabajos en las vías públicas, en contravención de lo dispuesto en el artículo 206 de esta Ley (norma que exige la solicitud a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, la instalación de señales dirigidas a

evitar accidentes; y la colocación de materiales de construcción fuera de las vías públicas).

9) A quien conduzca un vehículo que se encuentre sin estar al día en el pago de los derechos de circulación o del seguro obligatorio de vehículos.”

ARTÍCULO 19.- Refórmase el artículo 131 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 131.- Se impondrá una multa de un noventa y cinco por ciento de un salario base mensual del ‘oficinista 1’, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

1) A quien conduzca un vehículo en estado de preebriedad, de acuerdo con los parámetros establecidos en el inciso b) del artículo 107 de esta Ley. (la preebriedad se define como la concentración de alcohol en sangre igual o mayor a cincuenta miligramos por cada cien mililitros de sangre, pero menor que cien)

2) Al conductor que vire en ‘U’, en contravención de lo dispuesto en el artículo 118 de esta ley (norma que establece la prohibición en concreto).

3) Al conductor que irrespete la señal de alto de la luz roja de un semáforo, excepto cuando vire a la derecha, según lo estipulado en el inciso a) del artículo 89 de esta Ley (norma que define como proceder ante el control de la vía establecido mediante semáforos al momento en que la luz se encuentre en rojo).

4) Al conductor de un vehículo que al virar en una intersección de las vías públicas, no ceda el paso a los peatones que se encuentran en la calzada, como se dispone en el artículo 89, incisos b) y ch) de esta Ley (normas que establecen la prioridad en el paso a los peatones, en intersección controlada por semáforos o señal de alto).

5) Al que conduzca en forma temeraria, de conformidad con la conducta tipificada en el inciso ch) del artículo 106 de esta Ley (norma que prohíbe que en zonas urbanas, se supere en veinte kilómetros por hora, la velocidad máxima de cuarenta kilómetros por hora establecida para las mismas).

6) A quien conduzca un vehículo que, se encuentre alterado o modificado en el motor, en los sistemas de inyección o carburación o en los sistemas de control de emisiones que disminuyen la contaminación ambiental, o al que viole lo dispuesto en el inciso x) del artículo 31, los incisos a), b) y c) del artículo 34, los incisos a), b), c) y d) del artículo 35 y el artículo 121 de la presente ley (normas que establecen la obligatoriedad de disponer de un sistema de control de emisiones, los límites de emisión de

gases permitidos; así como los niveles máximos de ruido permitidos en la emisión de los escapes).

7) Al conductor de todo vehículo cuando en contravención de lo establecido en el párrafo segundo del artículo 79 de esta Ley, no use el cinturón de seguridad o cuando permita que los pasajeros no lo utilicen o no lo empleen correctamente; salvo que exista algún motivo justificante vinculado con la salud.

8) A quien irrespete las señales de tránsito fijas, incluyendo los límites de velocidad o las indicaciones de la autoridad de tránsito, en contravención de los artículos 78, 82 y 115 de esta Ley (normas que establecen los deberes de acatar las indicaciones verbales o escritas de las autoridades de tránsito, el señalamiento vertical y horizontal, incluido el que comprende los límites de velocidad; la prohibición de pasar por sobre las islas canalizadoras o circular por el carril izquierdo de la carretera demarcada con línea continua en el centro). Se exceptúan los casos considerados en el artículo 106 de esta Ley, que se resolverán de acuerdo con lo que determina dicho numeral (en lo relativo a los límites de velocidad).

9) Al conductor que circule un vehículo sin los dispositivos reflectantes, indicados en el inciso n) del artículo 31 de esta Ley (norma que define la obligatoriedad de portar esos dispositivos).

10) Al conductor que rebase por el lado derecho, en carreteras de dos carriles con sentidos de vía contraria, sin que medie una razón de fuerza mayor para ejecutar la maniobra.

11) Al conductor que infrinja lo estipulado en el artículo 114 de esta Ley (norma que regula el uso indebido de celular o dispositivos similares).

12) A quien conduzca en contravención de lo que establece el artículo 84 de esta Ley (Infracción del deber de conducir por el carril derecho).

13) Al conductor que incumpla las disposiciones establecidas en los artículos 86, 87 y 88 de esta Ley, en relación con el uso de las luces del vehículo (normas relativas al uso de las luces en las maniobras; uso de las luces en la noche; de la luz alta y de la luz baja).

14) Al que conduzca un vehículo de transporte público, en contravención de lo señalado en el artículo 124 (que establece el número máximo de pasajeros autorizados y la manera de ser transportados) y no respetando los requisitos exigidos en los incisos c), q) numeral 1, v) y w) del artículo 31 de esta Ley (volante en el lado izquierdo, disposición de puerta de emergencia; puertas de entrada y salida habilitadas). El oficial actuante procederá con lo que se establece en el artículo 144, a su inmovilización.

15) Al conductor que use una vía para otros fines distintos al que está destinada o al que utilice el vehículo con otro objeto que no sea el autorizado.

16) Al conductor de un vehículo de tránsito lento que infrinja las disposiciones del artículo 96 de la presente Ley (norma que

prohíbe la circulación a una velocidad tan baja que entorpezca la libre circulación; que exige el ceder el paso a los vehículos más rápidos; que prohíbe la circulación continua de dichos automotores de modo que no posibiliten el que sean rebasados; o que obliga a aparcarse para permitir la circulación de los vehículos que le siguen en carreteras de dos carriles en ambos sentidos, donde la maniobra de rebase sea difícil).

17) Al conductor que circule un vehículo en una playa, en contravención de lo dispuesto en el artículo 127 de esta Ley (norma que regula la circulación de los vehículos de playa).

18) A la persona que viole las disposiciones sobre rótulos, con fines publicitarios, que señala el artículo 205 de esta Ley (norma que solo autoriza la colocación de dichos rótulos fuera del derecho de vía).

19) Al conductor que transporte basura, escombros o desechos en un vehículo de cualquier naturaleza y los arroje en la vía pública o en los derechos de vía, así como cualquier objeto que ponga en peligro la seguridad vial y el medio ambiente o altere el uso u ornato en las vías públicas y sus alrededores.

20) Al conductor de taxi que se le compruebe haber cometido abusos en el cobro de la tarifa reglamentaria.

21) Al conductor que se detenga en medio de una intersección y obstruya la circulación, en contravención al artículo 120 de esta Ley (norma que establece la prohibición de avanzar si debido al congestionamiento no podrá continuar la maniobra).

22) Al conductor o propietario que mantenga un vehículo en la vía pública, en violación de lo dispuesto en el artículo 126 de la presente Ley (norma que prohíbe la permanencia de un vehículo en la vía pública aún con motivo de averías por un plazo mayor a las cuarenta y ocho horas y sin las seguridades del caso).

ARTÍCULO 20.- Refórmase el artículo 132 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 132.- Se impondrá una multa de un cincuenta por ciento de un salario base mensual del ‘oficinista 1’, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

1) Al conductor que rebase en contravención de lo dispuesto en el artículo 93 de esta Ley. (norma que establece la forma de

realizar la maniobra de adelantamiento). Igualmente, al conductor que impida o dificulte el rebase de otro vehículo.

2) Al propietario de un vehículo de transporte público de cualquier modalidad, que preste el servicio, sin que reúna alguna de las condiciones establecidas en el artículo 30 (identificación de los vehículos destinados al “servicio especial”) y en los incisos ch), h), i), j), ll), p), q) numeral 2, t) y u) del artículo 31 de esta Ley.

(provisión de cinturones, luces delanteras y traseras, direccionales, triángulos, extintor, rotulación exigida por el Consejo de Transporte Público; y sistema de frenos seguro)

3) A quien viole la preferencia de paso, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 89, 90, 91 y 92 de esta Ley. (normas que definen las maniobras autorizadas al aproximarse a una intersección de vías donde no hay prioridad de paso; la prioridad de paso respecto de los demás vehículos; la maniobra en las rotondas y el uso del carril central de giro a la izquierda)

4) Al conductor cuyo vehículo lleve un exceso de pasajeros, en contravención de las disposiciones del numeral 2, inciso a) del artículo 97 y del artículo 123 de esta Ley. (normas que definen la capacidad máxima de pasajeros y la prohibición de utilización del vehículo para fin distinto al de su naturaleza)

5) Al conductor que altere, pretenda alterar, no utilice o no porte el taxímetro exigido a los vehículos de modalidad taxi, en el numeral 5, inciso q) del artículo 31 de esta Ley. (norma que exige tal dispositivo)

6) Al conductor que circule un vehículo sin parabrisas o con la visibilidad obstruida, de acuerdo con el artículo 113 de esta Ley.

(norma que prohíbe la colocación de materiales opacos que obstruyan la visibilidad en parabrisas o ventanillas)

7) Al conductor que incurra en las prohibiciones contenidas en el artículo 122 de esta Ley. (sobre el uso de la bocina u otros dispositivos sonoros)

8) A los conductores de los vehículos de carga que violen las disposiciones del artículo 100 de esta Ley. (norma que regula la forma de transportar la carga, la sujeción a horarios, portación de permisos, etc.)

9) Al conductor que circule con vehículos para competencia de velocidad, en contravención de lo dispuesto en el artículo 109 de esta Ley. (prohibición extensiva a las vías públicas, si no reúnen los requisitos de los vehículos de uso corriente)

10) Al conductor de un vehículo de transporte de carga limitada (taxi carga) que viole las disposiciones del artículo 98 de la presente Ley.

11) Al conductor de bicimotos, triciclos, cuadraciclos o motocicleta que viole las disposiciones del artículo 103 de esta ley. (norma que exige la portación de casco, uso de chaleco reflectivo, prohibición de sujetarse a otro vehículo en marcha y de llevar objetos que dificulten las maniobras)

12) A la persona que dañe, altere o les dé un uso no autorizado a las señales de tránsito, en violación de lo dispuesto en el artículo 116 de esta Ley.

13) A la persona que desacate la prohibición establecida en el artículo 117 de esta Ley. (relativa a la siembra de árboles o instalación de cualquier objeto que entorpezca la lectura de las señales de tránsito, la circulación de los vehículos o la visibilidad). Además de pagar la multa respectiva, el infractor deberá quitar todo obstáculo que entorpezca la lectura de las señales de tránsito, así como la circulación de los vehículos o la visibilidad de las vías.

14) A quien se estacione en contra de lo dispuesto en el artículo 95 de esta Ley. (norma que regula la forma de efectuar la maniobra del estacionamiento)

15) Al conductor que evada el pago de las tasas de peaje en las respectivas estaciones, o al conductor que no presente el comprobante de pago, cuando la autoridad de tránsito se lo solicite, en la carretera en la que se encuentra la estación de peaje. La presentación del comprobante de pago se realizará en el tanto no exista un control de pago de peaje automático o este no esté funcionando.

16) A quien utilice sirenas o señales rotativas luminosas sin cumplir con lo dispuesto en el artículo 32 de esta Ley. (norma que regula el cumplimiento de los requisitos señalados por el Consejo de Transporte Público).”

ARTÍCULO 21.- Refórmase el artículo 133 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 133.- Se impondrá una multa de un cuarenta por ciento (40%) de un salario base mensual del ‘oficinista 1’, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

- 1) A quien circule con un vehículo que haya sufrido modificaciones en sus características básicas registradas, sin haber informado previamente sobre ellas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de esta Ley. (norma que obliga a la comunicación por parte de talleres y propietarios de vehículos, sobre el cambio de características)
- 2) Al conductor de un vehículo que, al iniciar su marcha o al estar en movimiento, intercepte el paso de otros vehículos con derecho a la vía, aun cuando haya hecho las señales preventivas

y reglamentarias, pero sin dar tiempo a que los conductores de estos se adelanten o cedan el paso.

3) A quien, conduzca un vehículo que, habiendo pagado los derechos de circulación vigentes, circule sin las placas reglamentarias debidamente colocadas en los sitios al efecto dispuestos.

4) A quien ponga un vehículo de transporte público, de cualquier modalidad, a prestar servicio, sin que reúna alguna de las condiciones establecidas en los incisos a), b), d), e), f), g), k), l), ñ), o), q) numerales 3 y 4, r) y s) del artículo 31 de esta Ley. (provisión de bocina, indicador de velocidad, espejos retrovisores, porcentaje de transparencia de vidrios de las ventanas, provisión de limpiadores o escobillas, transparencia o polarización de fábrica de los parabrisas, colocación de luces de neblina, proyector de luz blanca, luces de retroceso, dispositivos de parachoques, botiquín de primeros auxilios, dispositivos de señal de parada, requisitos respecto a las llantas y provisión de silenciador de escape)

5) Al propietario o conductor de un vehículo que no cumpla con alguna de las disposiciones del artículo 31 y con el artículo 124 de esta Ley, siempre que no sea un vehículo de transporte público. (normas relativas a los requisitos para la circulación de los vehículos y al número máximo de pasajeros que deben estar permitidos en los vehículos que no sean de transporte público)

6) A quien conduzca un vehículo con la licencia de conducir vencida, según lo establecido en el artículo 70 de esta Ley. (norma que establece el plazo de vigencia de las licencias)

7) A quien, con licencia extranjera, circule por más de tres meses, sin obtener la licencia nacional, en contravención del artículo 74 de la presente Ley. (norma que establece los requisitos para el empleo de la licencia obtenida en el extranjero y su validación)

8) Al conductor que no cumpla con las disposiciones que se establecen en el artículo 85 de esta Ley, sobre la distancia que debe guardar respecto del vehículo que va adelante. (para la detención oportuna)

9) Al conductor que circule en retroceso, sin cumplir con lo dispuesto en el artículo 94 de esta Ley. (norma que solo admite dicha maniobra en casos excepcionales y en tramos no mayores de cincuenta metros)."

ARTÍCULO 22.- Refórmase el artículo 134 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 134.- Se impondrá una multa de un veinticinco por ciento (25%) de un salario base mensual del ‘oficinista 1’, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

- 1) A quien conduzca un vehículo sin portar la respectiva licencia de conducir, cuando esté inscrito como conductor.
- 2) Al conductor de un vehículo de transporte público que traslade a las personas u objetos en contravención del artículo 80 de esta Ley. (norma que prohíbe el ingreso de personas como pasajeros bajo ciertas circunstancias; así como de objetos voluminosos, de materiales explosivos o animales)
- 3) Al peatón que transite o cruce las vías, en contravención de lo dispuesto en el artículo 105 de esta Ley.
- 4) Al que maneje un vehículo automotor, sin portar los documentos a los que se refiere el artículo 4, incisos b) y ch) de esta Ley; y a quien desacate la prohibición del artículo 110 de esta Ley (tarjeta de derechos de circulación, marchamos o permiso de circulación según sea el caso).
- 5) Al propietario del vehículo de transporte público, de cualquier modalidad, que preste servicio sin que reúna alguna de las condiciones establecidas en los incisos a), b), d), e), f), g), k), l), m), ñ), o), r) y s) del artículo 31 de esta Ley.
- 6) Al conductor, al ayudante o al cobrador de los vehículos de transporte público que maltrate de palabra o de hecho a los usuarios.”

ARTÍCULO 23.- Adiciónase un artículo 134 bis a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 134 bis.- Se impondrá una multa de un cinco por ciento (5%) de un salario base mensual del ‘oficinista 1’, que aparece en la relación de puestos de la Ley del Presupuesto Ordinario de la República, conforme a la Ley N.º 7337, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

- 1) Al que conduzca un vehículo sin haber cumplido con la orden de revisión técnica, cuando se requiera para ello, según lo dispuesto en el artículo 21 de esta Ley. (norma que establece la obligatoriedad periódica de la realización de la revisión técnica)
- 2) Al conductor que preste servicio de transporte público, en violación de lo dispuesto en el artículo 97, excepto en los casos del inciso a), numerales 1) y 2) y del inciso b), numerales 1) y 3) de la presente Ley.
- 3) A los conductores de vehículos con altoparlantes que violen las disposiciones del artículo 102 de esta Ley. (norma que exige el permiso correspondiente, su prohibición de uso entre las dieciocho y siete horas; y cien metros antes y después de clínicas y hospitales; o centros de enseñanza mientras se desarrollan sus actividades habituales)
- 4) Al ciclista que viole las disposiciones del artículo 104 de la presente Ley. (norma que establece su espacio de circulación,

forma de efectuar maniobras de adelantamiento, prohibición de circular en carreteras cuya velocidad sea igual o mayor a ochenta kilómetros, prohibición de llevar más de dos pasajeros salvo que estén acondicionadas, prohibición de circular por aceras, prohibición de sujetarse a otro vehículo; prohibición de circulación en vías públicas de menores de diez años de edad sin la compañía de menores de 15 años; prohibición de su aprendizaje en vías públicas)

5) A quien desacate la prohibición del artículo 110 de esta Ley. (prohibición de circulación de patinetas o de otros aparatos autopropulsados no autorizados por ley)

6) Al conductor que se dedique a prestar el servicio de transporte público, que permita pasajeros de pie, excediendo los límites establecidos en la tarjeta de tarifa y capacidad del Consejo de Transporte Público.”

ARTÍCULO 24.- Refórmase el artículo 135 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 135.- Se suspenderá por dos años la licencia de conducir, si el conductor opera el vehículo en forma temeraria, de conformidad con las conductas tipificadas en los incisos a), b), c) y f) del artículo 106 de esta Ley. (en su orden conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas o sustancias enervantes o depresoras del sistema nervioso central; en carreteras de dos carriles con sentidos de vía contraria, operando su vehículo rebasando a otro en curva horizontal; participación en la vía pública en los denominados piques).

La segunda vez en que se incurra en dicha conducta, la suspensión será de cuatro años; y de producirse una nueva conducta del orden descrito, la suspensión será de diez años.

Se suspenderá por un año la licencia, a quien reincida en los hechos que se tipifican de la siguiente manera:

- 1.- Conducción en estado de preebriedad.
- 2.- Irrespeto a la señal de alto en la luz roja de un semáforo.
- 3.- Adelantamiento por el lado derecho de la carretera, en condiciones en que no se encuentra autorizado.
- 4.- Irrespeto de la prioridad en el paso de los peatones.

5.- La conducción a una velocidad mayor a los veinticinco kilómetros por hora, al pasar frente a la entrada y salida de los planteles educativos, hospitales, clínicas y lugares donde se lleven a cabo actividades o espectáculos deportivos, religiosos, sociales, culturales u otros de interés público, mientras se estén desarrollando cualquiera de esas actividades.

De reincidirse en esas conductas, se estará a lo que derive del sistema de puntos.”

ARTÍCULO 25.- Refórmase la numeración del actual artículo 137 a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que en adelante se lea artículo 136.

ARTÍCULO 26.- Refórmase el artículo 137 bis de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, así como su numeración, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 137.- Sin perjuicio de las sanciones establecidas en la presente Ley, para la conducción temeraria y de la posibilidad de retirar de la circulación los vehículos e inmovilizarlos, como medida cautelar, los inspectores de tránsito deberán retirar administrativamente la licencia de conducir o el permiso temporal de aprendizaje, a quien conduzca en estado de ebriedad (inciso a) del artículo 106 de la presente Ley). Este documento será puesto a la orden del Consejo de Seguridad Vial, mediante su envío dentro del día hábil siguiente. El conductor solamente podrá recuperar el documento cumpliendo los requisitos establecidos en el artículo 154 bis de esta Ley.”

ARTÍCULO 27.- Refórmase el párrafo primero del artículo 138 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 138.- Los oficiales de tránsito pueden retirar de la circulación los vehículos o sus placas, ante las siguientes infracciones cometidas por sus conductores:

[...]”

ARTÍCULO 28.- Refórmase el artículo 139 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 139.- Cuando proceda el retiro de la circulación de un vehículo, este será llevado a los lugares destinados para esos efectos. Sin embargo si el vehículo ha sido declarado como de pérdida total por la entidad aseguradora, el oficial de tránsito que conozca la situación, podrá retirarle las placas, las cuales remitirá a la Unidad de Placas del Consejo de Seguridad Vial.

Los vehículos retirados de la circulación sólo serán devueltos por el Consejo de Seguridad Vial, cuando se hayan pagado los siguientes conceptos:

- a) Las multas de tránsito aplicadas al momento del retiro del automotor y las que se encontraren pendientes de pago según los asientos de las licencias del conductor infractor y del propietario del vehículo.
- b) Los costos por acarreo y custodia del vehículo en el depósito; salvo que haya mediado apelación y los cargos hubieren sido desvirtuados, caso en el cual de inmediato se ordenará la devolución del vehículo.”

ARTÍCULO 29.- Refórmase el artículo 140 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 140.- El retiro de circulación de un vehículo o sus placas se efectuará en los siguientes casos:

- a) Cuando el conductor incurra en conducción temeraria, según lo establecido en los incisos a) y b) el artículo 106 de esta Ley (conducción bajo los efectos del licor o de otras drogas con iguales efectos).
- b) Cuando los vehículos sean conducidos por las vías públicas sin estar inscritos en el Registro Nacional.
- c) Cuando no se hayan pagado los correspondientes derechos de circulación o el seguro obligatorio de vehículos automotores, en contravención de lo dispuesto en los artículos 40 y 42 de esta Ley. (normas que establecen la obligatoriedad del seguro obligatorio)
- d) Cuando los vehículos sean conducidos por quien tenga su licencia suspendida cualquiera que sea su tipo. Para estos efectos se deberá considerar lo establecido en el artículo 137 de esta Ley.
- e) Cuando los vehículos obstruyan las vías públicas, el tránsito de los vehículos y personas, las aceras o permanezcan estacionados frente a paradas de servicio público, rampas para personas discapacitadas, hidrantes, salidas o entradas de emergencia, entradas a garajes y estacionamientos públicos y privados. Sin perjuicio de lo que se establece en el inciso h) del artículo 144 de la presente Ley (norma que prevé la posibilidad de la inmovilización del vehículo), el retiro de la circulación de los vehículos ante las anteriores circunstancias, procederá solo si el conductor no está presente o cuando este se niegue a movilizarlo.
- f) Cuando el conductor esté físicamente incapacitado para conducir o cuando concurra alguna otra circunstancia razonable que le impida al conductor llevarlo hasta el lugar de detención.
- g) Cuando las condiciones mecánicas del vehículo le impidan circular.

h) Cuando las autoridades de tránsito, por medio de inspección ocular, detecten desperfectos mecánicos y/o estructurales en las unidades de transporte público de personas, en cualquiera de sus modalidades, que hagan presumir un potencial peligro a la vida o la integridad física de las personas.

El Ministerio de obras Públicas y Transportes y el Consejo de Seguridad Vial quedan facultado para contratar acorde con lo dispuesto en la Ley de Contratación Administrativa, los servicios de acarreo de vehículos y de inmuebles para el depósito y custodia de los vehículos detenidos.

El propietario del vehículo o interesado deberá pagar por cada kilómetro recorrido hasta el respectivo depósito de vehículos, la suma equivalente de un ciento cincuenta por ciento (150%) del salario base mensual vigente de un oficinista 1 del Poder Judicial, de acuerdo con la relación de puestos de ese Poder y según lo establecido en el artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993.

Por cada día que permanezca el vehículo en el depósito, el propietario o interesado deberá pagar la suma equivalente a un doscientos por ciento (200%) del salario base mensual vigente de un oficinista 1 del Poder Judicial, de acuerdo con la relación de puestos de ese Poder y según lo establecido en el artículo 2 de la Ley N.º 7337, de 5 de mayo de 1993.

Si la recaudación de los mencionados montos produjeren excedentes, serán empleados estos en el acondicionamiento, mejoras y adquisición de equipos e inmuebles destinados para el depósito y custodia de los vehículos detenidos.”

ARTÍCULO 30.- Refórmase el artículo 143 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 143.- Cuando no se gestione la devolución de un vehículo que se encuentre a la orden de alguna autoridad judicial o administrativa a partir de los señalamientos de la presente Ley, transcurridos más de tres meses siguientes a la firmeza de la determinación que produce cosa juzgada o agota la vía administrativa, según corresponda; se procederá de la siguiente manera:

- a) La autoridad judicial o administrativa ordenará la publicación de un edicto por tres veces consecutivas en el diario oficial La Gaceta, otorgando 15 días hábiles para que los interesados puedan hacer valer sus derechos, si lo estiman a bien.
- b) De no apersonarse algún interesado, procederá a entregarlo a alguna organización de bienestar social debidamente registrada, escuelas o colegios públicos ó el Instituto Nacional de Aprendizaje, aplicando para tal efecto el trámite establecido para dar de baja bienes del Estado, según lo normado por la Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos y normativa complementaria.

Todo vehículo entregado no podrá circular por las vías públicas terrestres del territorio nacional, por lo que la entrega será para el provecho en cuanto al valor de los materiales que lo componen o para efectos educativos, según corresponda; aspecto al cual deberá comprometerse la organización o institución receptora. La autoridad remitirá resolución al Registro Nacional, procurando la mejor individualización posible del bien, en la que ordenará la cancelación del asiento de inscripción dejando la referencia de lo actuado.

Las multas de tránsito por infracciones que pesen sobre el vehículo quedarán automáticamente cargadas al propietario registral del bien. En este supuesto no se cobrarán el canon del artículo 140 de la presente Ley.”

ARTÍCULO 31.- Refórmase el artículo 150 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 150.- La boleta de citación debidamente levantada, será trasladada al Consejo de Seguridad Vial para su anotación respectiva en el asiento de la licencia de conducir del infractor. Dicha anotación se consignará de manera definitiva cuando el supuesto infractor no haya interpuesto recurso alguno dentro del plazo establecido por el artículo 151 de esta Ley; o el mismo haya sido desestimado en vía administrativa.”

ARTÍCULO 32.- Refórmase el artículo 151 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 151.- El supuesto infractor podrá interponer recurso de revocatoria ante la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Consejo de Seguridad Vial, dentro del plazo improrrogable de tres días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de la confección de la boleta de que ha sido objeto.

La impugnación será presentada ante la oficina competente de aquella unidad, de acuerdo con el lugar en que se levantó la boleta de citación.

Para tal efecto, el oficial de tránsito obligatoriamente deberá indicar en la boleta al supuesto infractor, en qué lugar puede presentar su recurso.

El supuesto infractor deberá indicar en su recurso, los motivos del mismo, así como la prueba de descargo que estime oportuna; bajo pena de inadmisibilidad.”

ARTÍCULO 33.- Refórmase el artículo 152 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente forma:

“Artículo 152.- Recibido el recurso, la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Consejo de Seguridad Vial, levantará la información sumaria correspondiente, y resolverá sobre las alegaciones que el infractor haya presentado en un plazo no mayor a los ocho días hábiles. De haberse ofrecido prueba, se señalará audiencia

para la evacuación de la misma en caso de que así se requiera, lo que será comunicado en el lugar para oír notificaciones al efecto señalado.

La audiencia se programará en un plazo no mayor a los diez días hábiles contados a partir de recibido el recurso.

Lo resuelto en definitiva, dará por agotada la vía administrativa y se ejecutará de inmediato. El interesado podrá recurrir en vía judicial la determinación ante el Juzgado de Tránsito o autoridad competente.”

ARTÍCULO 34.- Refórmase el artículo 153 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 153.- Si el infractor no impugna la boleta, la multa quedará en firme y se procederá a la anotación de la misma en asiento de la licencia de conducir y se efectuará la deducción del puntaje respectivo; o la cancelación de la acreditación según corresponda.

De igual manera se comunicará al ente recaudador del seguro obligatorio de vehículos autorizado por ley, el número de placa de los vehículos así como el monto de la multa, el número de boleta de citación y los artículos infringidos, si se han infringido los artículos 129 incisos 2) y 3), 130) incisos 2), 3), 4), 5) y 8); 131) incisos 6), 14) y 22), 132) incisos 2), 6), 12) y 13); 133) incisos 1), 4) y 5); 134) inciso 3) y 134) BIS en sus incisos 1 y 2, para que el cobro respectivo se realice por medio de él; sin perjuicio de las acciones cobratorias que pueda efectuar el Consejo de Seguridad Vial. Lo anterior, al deber velar el propietario del vehículo, por no dar las condiciones para la comisión de las conductas descritas en esos numerales.

Las multas impuestas se levantarán una vez que hayan sido canceladas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 182 de esta Ley.”

ARTÍCULO 35.- Refórmase el artículo 154 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 154.- Cuando se haya ejecutado el retiro de la circulación o la inmovilización de un vehículo, por las causales que se indicarán, se procederá de la siguiente manera:

- a) Si el retiro de la circulación del vehículo o de sus placas se motivó en la no cancelación de los derechos de circulación o del seguro obligatorio; o por circular en bicicleta en forma contraria a lo definido en esta Ley (artículo 138 incisos b) y e); o por la prestación del servicio de transporte público en contrapelo a lo

dispuesto en esta Ley (artículo 144 inciso d.), el infractor podrá interponer recurso de revocatoria en contra de esa determinación ante la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Consejo de Seguridad Vial, exponiendo las razones de su inconformidad y ofreciendo la prueba pertinente, mediante el procedimiento ya definido en esta Ley. Se ordenará la devolución del vehículo o de sus placas; si la causa que originó la imposición de esa medida no se produjo o fue subsanada. En este último caso deberá ser cancelada la multa correspondiente.

Firme la infracción, aquella Unidad podrá disponer el depósito del vehículo por un término no mayor a los tres meses, para que el infractor se ponga a derecho, con la advertencia de que ese vehículo no puede circular bajo pena de seguirse causa por el delito previsto en el artículo 307 del Código Penal. De no subsanarse dicha causa en el plazo citado, se dejará sin efecto el depósito y el vehículo pasará a ser propiedad del Consejo de Seguridad Vial para uso exclusivo de la policía de tránsito; o bien se acordará su donación o desecho.

b) Si el retiro de la circulación se debe a la concurrencia de las causales de conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas o drogas enervantes o de conducción temeraria; o bien por conducir sin haber obtenido la licencia de conductor o sin portar el permiso temporal de aprendiz o por estacionar un vehículo de modo que obstruya el tránsito de los vehículos y de los peatones (artículo 138 incisos c), d) y f) del artículo 138), el afectado con la determinación podrá también acudir ante la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Consejo de Seguridad Vial, para que este disponga la devolución del vehículo al propietario o a la persona a quien este autorice, siempre que el supuesto infractor no se encuentre bajo ninguna de las circunstancias que motivaron la determinación y se haya cancelado la multa impuesta. Se procederá a la devolución, si impugnada la boleta correspondiente de acuerdo con el procedimiento definido en esta Ley, se comprobare que no había motivo para ejecutar aquella determinación.

c) Si concurren las causales de irrespeto de las normas para conducir un vehículo que transporte materiales peligrosos; de circular en las vías públicas con un vehículo construido o adaptado para competencias de velocidad; o producir ruido o emisiones de gases, humos o partículas contaminantes que excedan los límites establecidos en esta Ley (artículo 144 inciso a), b), c), en caso de que el infractor acepte los hechos que motivaron el levantamiento de la boleta de citación, cancele la multa involucrada y se compruebe que ha cesado la causa que originó la sanción, las placas le serán devueltas por la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación, la que para tal efecto

realizará las constataciones del caso y solicitará la documentación necesaria. De igual manera, si los cargos son desvirtuados mediante el recurso respectivo debidamente acogido, se ordenará de inmediato la devolución de las placas por aquella Unidad.

d) Si el retiro de la circulación se debe a la concurrencia de lesiones de gravedad, la muerte de una o más personas o daños considerables a la propiedad de terceros (artículo 138 inciso a), el conocimiento del asunto será de competencia de la autoridad judicial. La misma ordenará la práctica de las diligencias que resulten necesarias para la investigación y, de ser conveniente, dispondrá del depósito judicial del vehículo, con las advertencias señaladas en el inciso anterior, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 192 de esta Ley.”

ARTÍCULO 36.- Adiciónase un artículo 154 bis a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 154 bis.- Al confeccionar una boleta de citación en la cual se indique que se ha incurrido en algunas de las causas que producirían una suspensión de licencia de conducir por infracción a lo señalado en el artículo 135 de esta Ley; o por pérdida del puntaje total disponible para el conductor, el inspector de tránsito procederá a retirar la misma y de inmediato, procederá a remitirla al Consejo de Seguridad Vial o a la delegación de tránsito que corresponda para que ésta haga lo propio.

El retiro de la licencia comportará una suspensión provisional de carácter cautelar, hasta tanto la boleta de citación adquiera su firmeza o se revoque la decisión.

El supuesto infractor podrá recurrir la boleta de citación, en el tiempo y forma ya definido en esta Ley, ante la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación. De acogerse el recurso, se ordenará la devolución de la licencia involucrada.”

ARTÍCULO 37.- Refórmase el artículo 180 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 180.- La acción para sustanciar la imposición de la multa prescribe en dos años, contados a partir de la comisión de la infracción. La sanción prescribe en ocho años, contados a partir de la firmeza de la sentencia, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente.”

ARTÍCULO 38.- Refórmase el artículo 204 de Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que en su párrafo tercero se lea de la siguiente forma:

“Artículo 204.-

[...]

para los efectos del inciso a) del artículo 129. Para estos casos se permite el parte impersonal.”

ARTÍCULO 39.- Refórmase el capítulo II del título VI a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“CAPÍTULO II

DE LA INSTRUCCIÓN DE LAS CAUSAS DISCIPLINARIAS EN CONTRA DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO

Artículo 205.- La instrucción de las causas disciplinarias en contra de los oficiales de tránsito, se podrá iniciar en virtud de denuncia fundamentada en cualquier hecho que tipifique como falta grave y que pueda acarrear su suspensión o despido, siguiendo al efecto los alcances de la Ley General de Policía, N.º 7410 de 26 de mayo de 1994 y sus reformas.

Dicha instrucción será llevada adelante por la Sección de Inspección Policial dependiente de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Recibida la denuncia, en un plazo no mayor a los tres días hábiles se deberá trasladar la intimación de cargos respectiva al oficial y se señalará audiencia oral y privada con una antelación no superior a los ocho días hábiles.

El auto de apertura del procedimiento, podrá ser recurrido en el plazo perentorio de veinticuatro horas.

Concluida la audiencia, el informe deberá rendirse en un plazo no mayor a los tres días hábiles, y será remitido al Consejo de Personal de Policía de Tránsito, para que se pronuncie en un plazo no mayor a los cinco días hábiles contados a partir de la recepción del informe, imponiendo la sanción correspondiente o declarando la absolutoria una vez analizada la recomendación contenida en el mismo.

Lo resuelto en definitiva por el Consejo citado, podrá ser recurrido ante el Ministro (a), dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación de la sanción. La resolución del Ministro (a) dará por agotada la vía administrativa.”

ARTÍCULO 40.- Refórmase el capítulo III del título VI a la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

“CAPÍTULO III
DE LA UNIDAD DE ASUNTOS
INTERNOS DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO

Artículo 206.- Créase la Unidad de Asuntos Internos de la Policía de Tránsito, responsable de prevenir, detectar y erradicar cualquier acto de corrupción en el cumplimiento de la función policial; de modo que la misma se ejerza en el marco de los valores éticos y de prestación del servicio público que está obligado a cumplir el oficial de tránsito.

La Unidad de Asuntos Internos dependerá directamente del Despacho del Ministro (a).

El funcionamiento de Unidad, estará apoyado en las normas y principios contenidos en la Ley General de Control Interno N.º 8292, de 31 de julio de 2002, para lo cual contará con las funciones específicas, estructura y personal que se definirá reglamentariamente.

Artículo 207.- Son atribuciones de la Unidad de Asuntos Internos de la Policía de Tránsito:

- a) Realizar acciones concretas, tendientes a que el oficial de tránsito cumpla fielmente y en estricto apego al ordenamiento jurídico, las directrices e instrucciones de carácter operacional dictadas por los responsables de la Dirección General de la Policía de Tránsito, así como cualquier otra disposición emitida por los órganos competentes del Ministerio.
- b) Realizar inspecciones u operativos en cualquier momento y de cualquier naturaleza, con la finalidad de comprobar el uso adecuado, proporcional, racional, eficaz y eficiente de los recursos asignados a los oficiales de tránsito; así como el cumplimiento regular de su función.
- c) Analizar problemas de tipo técnico, operativo y tramitar, con la aprobación del Ministro (a), las respectivas disposiciones a las instancias pertinentes del Ministerio.
- d) Brindar informes, e incluso recabar pruebas para el órgano competente, con el fin de facilitar la labor de investigación e instrucción de posibles irregularidades laborales que impliquen la apertura de causas administrativas.
- e) Realizar investigaciones especiales al interno del cuerpo policial, para prevenir, detectar y erradicar la ocurrencia de focos de corrupción, incrementando la ética y la transparencia en el cumplimiento de la función policial.
- f) Tener acceso a las cuentas bancarias de los oficiales de tránsito, con el fin de prevenir la eventual ocurrencia de actos de

corrupción. El manejo de dicha información deberá realizarse en un marco de estricta confidencialidad.

g) Plantear directamente las denuncias correspondientes ante los órganos jurisdiccionales, ante la mediación de hechos que tipifiquen como ilícitos penales; y

h) Todas aquellas otras que tiendan a mejorar y fortalecer el servicio que brinda la Policía de Tránsito, que sean encargadas por el Ministro (a).”

ARTÍCULO 41.- Refórmase la actual identificación y numeración de los capítulos sucesivos del título VI de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, para que el actual capítulo II pase a ser en adelante el cuarto y así sucesivamente. De igual manera, el actual artículo 205 será en adelante artículo 208 y así en adelante se deberá correr la numeración.

ARTÍCULO 42.- Adiciónase un párrafo segundo al artículo 24 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, N.º 7798, de 30 de abril de 1998, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 24.-

[...]

Toda obra pública financiada por el Consejo Nacional de Vialidad se realizará con fundamento en un sistema de administración de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos. Las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos serán establecidos por el Consejo Nacional de Vialidad y aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En todas las labores de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional que realiza el Consejo Nacional de Vialidad, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial de previo a su ejecución, de conformidad con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria.”

ARTÍCULO 43.- Refórmase el inciso d) del artículo 18 de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, N.º 7762, de 14 de abril 1998, el siguiente, corriendo la numeración sucesiva:

“Artículo 18.- Obligaciones generales. Son obligaciones generales del concesionario:

[...]

d) En toda obra objeto de concesión que involucre la realización de infraestructuras viales, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial.

[...]

ARTÍCULO 44.- Refórmase el inciso d) del artículo 65 de la Ley General de Policía, N.º 7410, de 26 de mayo de 1994, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 65.- Requisitos

Para ingresar al servicio de las fuerzas de policía, se requiere:

[...]

d) No tener asientos inscritos en el Registro Judicial de delincuentes, por delitos dolosos.”

ARTÍCULO 45.- Refórmase el inciso n) del artículo 81 de la Ley General de Policía, N.º 7410, de 26 de mayo de 1994, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 81.- Faltas graves

Para los efectos de este régimen, se considerarán faltas graves:

[...]

n) Solicitar, aceptar o recibir cualquier beneficio indebido, o aceptar la promesa de una retribución de esa naturaleza, a cambio de hacer u omitir actos, sean o no propios de sus funciones.”

ARTÍCULO 46.- Refórmase el artículo 89 de la Ley General de Policía, N.º 7410, de 26 de mayo de 1994, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 89.- Efectos del despido justificado

Todo despido justificado se entenderá sin responsabilidad patronal.

El servidor despedido por causa justificada queda inhabilitado para reingresar a cualquier otro cuerpo de policía, durante un período de diez años.”

ARTÍCULO 47.- Refórmase el artículo 109 de la Ley General de Policía, N.º 7410, de 26 de mayo de 1994, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 109.- Prescripción de la acción. La acción penal prescribirá a los cinco años en el caso de delitos contra la vida, delitos sexuales y delitos contra la integridad física; en tres años, cuando se trate de cualquier otro tipo de delito de acción pública. En delitos de acción privada y contravenciones, prescribirá en seis meses. En el caso de las infracciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N.º 7331, la acción para sustanciar la imposición de la multa prescribe en dos años, contados a partir de la comisión de la infracción; y la sanción prescribe en ocho años, contados a partir de la firmeza de la sentencia.

Los términos señalados para la prescripción de la acción, se contarán a partir del día en que se cometió el delito o la contravención o desde el día en que se decretó la suspensión del proceso, salvo la excepción indicada en el párrafo precedente.”

ARTÍCULO 48.- Los recursos que conforman el Fondo de Seguridad Vial según la Ley N.º 6324, de 4 de mayo de 1979, deberán ser utilizados en la adquisición de todos los bienes y servicios necesarios para la ejecución de proyectos de seguridad vial, así como en todas las tareas necesarias para la ejecución de la presente ley.

Se autoriza al Consejo de Seguridad Vial por una única vez, el disponer el financiamiento para la contratación de cuatrocientos oficiales de tránsito por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dichos recursos serán girados al Ministerio de Obras Públicas por un plazo improrrogable de tres años mediante transferencia, la cual tendrá ese destino específico, no pudiendo

disponerse para la atención de otras necesidades. Transcurrido ese plazo, el Ministerio deberá atender el pago de las obligaciones laborales respectivas.

ARTÍCULO 49.- El Consejo de Seguridad Vial no estará afecto a los lineamientos generales específicos de política presupuestaria establecidos por la Autoridad Presupuestaria, como tampoco a la fijación de un gasto presupuestario máximo, en razón de la naturaleza de los recursos que integran el Fondo de Seguridad Vial, según la Ley N.º 6324, de 4 de mayo de 1979 y sus reformas.

ARTÍCULO 50.- Con el fin de hacer efectiva la ejecución de las nuevas disposiciones de esta Ley, relativas a los dispositivos de seguridad a ser utilizados por los conductores, ocupantes de vehículos, ciclistas, motociclistas; la adquisición de dispositivos tales como bolsas de aire, barras laterales contra impactos y antivuelco, cintas retroreflectivas, chalecos, apoyacabezas; y demás aditamentos de similar naturaleza, se dispone la exoneración impositiva de los mismos.

TRANSITORIO I.- La aplicación de las reformas efectuadas al sistema de multas, léase el nuevo contenido y ubicación de las conductas objeto de sanción descritas en los artículos 129, 130, 131, 132, 133, 134 y 134 BIS, así como el incremento en las multas y el sistema de puntos, entrará en vigencia en el plazo de nueve meses después de la publicación de esta Ley. Hasta ese lapso seguirá rigiendo el contenido actual de la sección I, capítulo II, título IV de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres.

TRANSITORIO II.- Se otorga un plazo de seis meses contados a partir de la vigencia de esta Ley, para que todos los vehículos se ajusten a los nuevos requerimientos de seguridad vial establecidos en esta Ley.

TRANSITORIO III.- Se establece el término de un año a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, para que el conocimiento de las impugnaciones; así como las gestiones de devolución de vehículos, placas o licencias, sea objeto del conocimiento de los juzgados de tránsito o demás despachos judiciales competentes. Concluido ese año, la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Consejo de Seguridad Vial asumirá la competencia de manera total.

TRANSITORIO IV.- Se autoriza al Consejo de Seguridad Vial, a realizar los gastos corrientes e inversiones que considere necesarios con cargo al Fondo de Seguridad Vial, durante un lapso de veinticuatro meses, para agilizar y ejecutar las nuevas disposiciones de esta Ley. Se incluye la contratación de personal y la dotación de todos los insumos necesarios para el funcionamiento de la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación, así como a la Unidad de Asuntos Internos de la Policía de Tránsito, no estando para ello afectos a las limitaciones de la Autoridad Presupuestaria en materia de contratación de personal.

TRANSITORIO V.- Para los conductores que ya cuenten con la acreditación de la licencia respectiva, el puntaje inicial de sesenta puntos se aplicará a partir del plazo ya indicado. Igual plazo se aplicará para las otras medidas establecidas en esta Ley, tales como el sistema de acarreo y custodia de los vehículos detenidos.

TRANSITORIO VI.- Se autoriza al Consejo de Seguridad Vial para que realice publicaciones al menos en un diario de circulación nacional y en el diario oficial La Gaceta, del inventario de todos los vehículos que se ubican en los depósitos de la Dirección General de la Policía de Tránsito con más de cinco años de detención y sin resultar posible el motivo de la retención, con el fin de que se apersona algún interesado legítimo. En caso de no comparecer algún interesado, se procederá sin mayor trámite a entregarlos por lotes a organizaciones debidamente inscritas de personas con discapacidad, sin cumplir para tal efecto todos los trámites que establece el artículo 143 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Los bienes entregados estarán cubiertos por las prohibiciones de circulación de dicha normativa.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, a los treinta y un días del mes de octubre del año dos mil seis.

Óscar Arias Sánchez

Karla González Carvajal
MINISTRA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

14 de diciembre de 2006.

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión

Permanente de Asuntos Jurídicos.