ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY PARA MITIGAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE MOTOCICLISTAS

MAROLIN RAQUEL AZOFEIFA TREJOS
DIPUTADA

EXPEDIENTE N° 21.770

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

NOTA: **A solicitud de la proponente, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto.**

PROYECTO DE LEY

LEY PARA MITIGAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE MOTOCICLISTAS

Expediente N° 21.770

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El tema de la Seguridad Vial en Costa Rica, es un tema de interés nacional, ya está siendo objeto de importantes discusiones por los altos índices de siniestralidad en carretera.

En Costa Rica, durante los últimos 17 años se ha dado un aumento en la cantidad de motocicletas incluso mayor al de los vehículos.

Al mismo tiempo, la cantidad de accidentes de tránsito y de muertos por este tipo de colisión se ha incrementado, siendo principalmente sus víctimas hombres entre los 19 a 29 años de edad y que colisionan principalmente contra algún tipo de vehículo automotor.

Debido a esto, se pierde un poco más de 200 años de vida por cada 100.000 habitantes en el país.

También, los motociclistas pierden en promedio más de la mitad de la esperanza de vida que deben de tener y se pierden más años al estar discapacitado producto a un accidente de tránsito que fallecer.

Cuando el motociclista fallece tiene un costo para el Estado de casi 12 millones de colones, cuando queda discapacitado más de 5 millones de colones y cuando está casi ileso un poco más de 1 millón de colones, según estudio de la Universidad de Costa Rica.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito es un problema el cual hay que tomar en cuenta debido a que cada año provocan que se pierdan 1.25 millones de vidas y entre 20 y 50 millones de personas sufren de traumatismos no mortales, es decir lesiones a los órganos o huesos del cuerpo y una parte de estas personas padecen alguna forma de discapacidad (OMS, 2012). Además, menciona que la mitad de víctimas mortales en accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas y estos últimos forman parte del 23% de muertes en accidentes de tránsito en todo el mundo. Entre los años 2010 y 2013 en Latinoamérica las muertes en accidentes de motocicleta aumentaron del 15% al 20% del total de accidentes de tránsito (OMS, 2015).

Así mismo, un estudio publicado por el Departamento de Trasporte de los Estados Unidos (NHTSA por sus siglas en inglés) en el 2011, encontró que desde los años 90´s en la mayoría de grupos de edades incrementó las defunciones o traumatismos por manejar una motocicleta, pero el grupo que más sobresalió fue las personas entre 12 y 20 años de edad en el cuál aumentó casi un 90% los fallecimientos y discapacidades (Weiss, Agimi, Steiner y Vegega, 2011).

Otro tema interesante a analizar es la edad en la que una persona puede tener acceso a una licencia para conducir motocicleta, en Estados Unidos una persona puede obtener una licencia para manejar desde los 16 años. Además, que en algunos estados la legislación vigente, permite al conductor manejar sin casco. A partir de esto en el 2013, el crecimiento de las defunciones y discapacidades por este tipo de accidente le ha costado al país 1.48 millones de dólares por conductor la atención médica, pero tomando en cuenta el efecto emocional a los familiares del afectado, es de 9.71 millones de dólares por conductor, es decir casi el 85% del costo se debe a la perdida de la calidad de vida de los familiares (National Center for Statistics and Analysis, 2015).

Igualmente, según un informe sobre la seguridad de los motociclistas en Latinoamérica de la Fundación MAPFRE (2013), se estimó que existe un total de 37 millones de motocicletas y con una tasa de 62 motocicletas por cada 1 000 habitantes. Además, para 12 países de los cuales se encuentra información disponible de las defunciones (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, México, Nicaragua, Puerto Rico, República Dominicana y Uruguay), fallecieron un total de 16 747 personas en vehículos de dos y tres ruedas y la tasa de mortalidad poblacional media es de 36 motociclistas fallecidos por cada millón de vehículos, el cual es el tripe del promedio de España, Portugal y Gran Bretaña (Monclús y Fundación MAPFRE, 2013).

Costa Rica no se aleja mucho de la realidad de sus países vecinos, el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) menciona que entre los años 2006 al 2007 la flota de vehículos aumento un 7.4%, en cambio las motocicletas en más de un 31% y durante los años 2001 al 2013, de los ocupantes de una motocicleta, el 85,9% de las defunciones son conductores, comparado a los de un vehículo de cuatro ruedas, los conductores forman el 59% de las defunciones (Rojas y Pérez, 2015). Además, el Programa de Investigación de Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) de la Universidad de Costa Rica, el cuál elaboró un estudio denominado “Costos de los choques viales en Costa Rica”, en donde expone que el costo de los choques viales aumentó un 3,6% del Producto Interno Bruto (PIB) en el año 2012 y que el 16% de los costos médicos en los que incurre la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS) no los cubre los seguros obligatorios o voluntarios y deben ser costeados por esta institución, es decir se utiliza dinero de todos los costarricenses (Sánchez, Agüero-Valverdo y Pujol, 2015).

Los motociclistas para el año 2012 y 2013 fueron el tipo de usuario con mayor número de fallecidos, superando a los peatones que en los últimos años manejaban ese lugar. Se evidencia que las tendencias en la mortalidad del país están

enfocadas en este grupo, solo en el año 2013 representaron un 65,28% del total de fallecidos en el sitio (COSEVI, 2013).

Resulta importante realizar esfuerzos en cuanto a la situación en Costa Rica específicamente de los motociclistas.

Algunos datos sobre accidentes de tránsito reafirman esta posición ya que estadísticas recopiladas por el Instituto Nacional de Seguros (INS) indican que a lo largo del 2014 se presentaron 14.653 accidentes en motocicletas y el número de muertes en los cuales estuvieron implicados conductores y/o pasajeros de motocicletas alcanzó los 133 durante el 2014 según datos del Consejo de Seguridad Vial. Por otro lado, un estudio el estudio sobre Costo de los Choques Viales en Costa Rica (2015) del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) indica que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en personas menores de 45 años en Costa Rica.

Las consecuencias de estos accidentes engloban diferentes áreas sociales que afectan tanto a los que han sufrido algún percance, como a los sistemas financieros nacionales, los costos económicos resultantes de los traumatismos debidos a accidentes de tránsito son considerables, algunos resultados del estudio Costo de los Choques Viales en Costa Rica, realizado por PRODUS en el 2015 indican que solamente los costos directos de atención de accidentes de tránsito ascienden a 55 mil millones de colones al año es decir alrededor de un 2.5% del (PIB) del país se destina a este rubro, mientras que costos indirectos como años de vida perdidos (APVP) y por demora representan un gasto de 16 mil millones de colones anuales (0.91% del PIB) y 120 mil millones de colones anuales (6% del PIB) respectivamente.

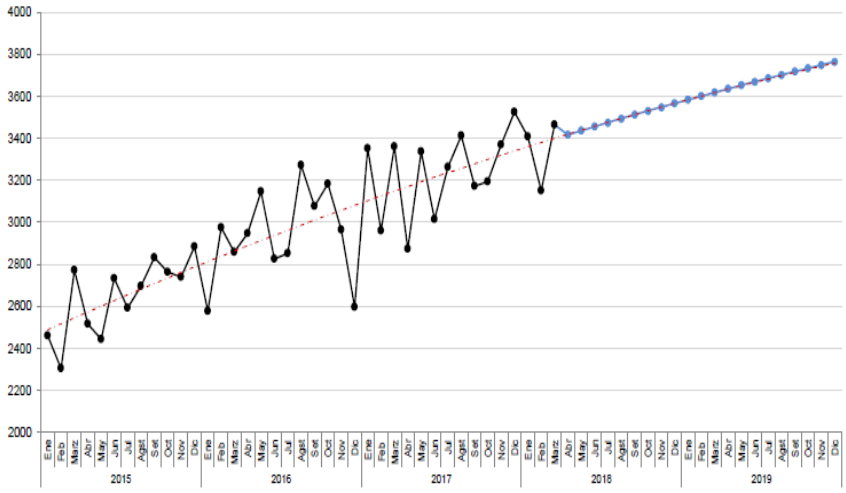
Según las proyecciones estadísticas del Instituto Nacional de Seguros, muestran el alto grado de siniestralidad de los motociclistas.

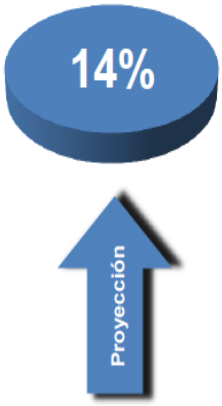
Situación Nacional

Cantidad de lesionados por accidentes de tránsito. (Proyección)



Proyección: Cantidad de lesionados amparados por el seguro obligatorio de automóviles 2018 y 2019

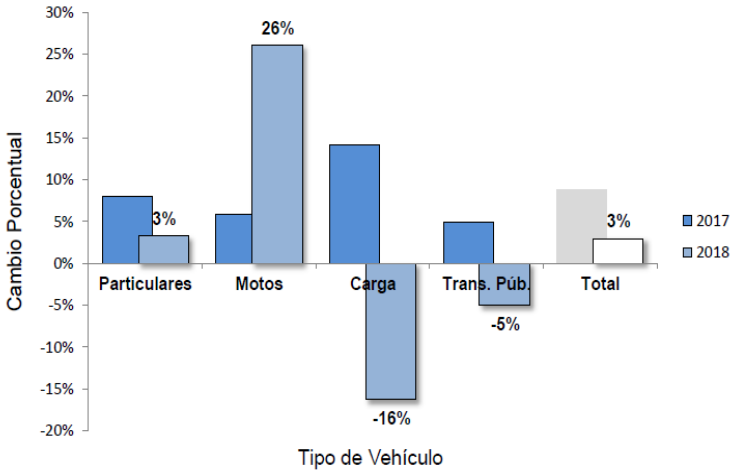


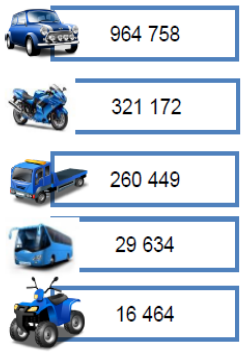


Crecimiento esperado del 2017 a la conclusión del año 2019

Situación Nacional

Cambio porcentual en la cantidad de vehículos asegurados al año bajo el SOA, según tipo

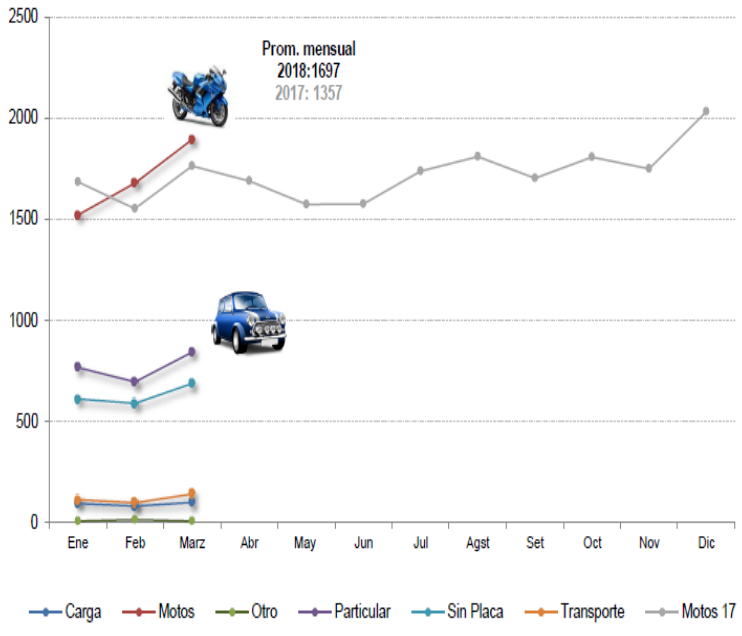


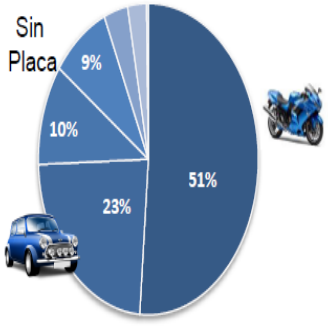


** Datos corresponden al cierre del año 2017

Situación Nacional

Lesionados según tipo de vehículo





Tipo de Vehículo	Lesionados
Motos	5092
Particular	2304
Sin Placa	1039
Sin Placa Peatón	846
Transporte	350
Carga	275
Otro	27



Lo anterior demuestra una problemática de salud publica en nuestras carreteras, de la cual se deben de tomar medidas inmediatas, que vengan a prevenir las lesiones traumáticas en los motociclistas, y bajar los altos índices de siniestralidad que tenemos hoy día.

Muchas de las lesiones ocasionadas por un accidente de tránsito se podrían evitar con el uso de implementos que podrían ayudar a minimizar el riesgo de lesiones graves en la piel y otras partes blandas del cuerpo, tales como chaleco protector de tórax y hombros, rodilleras, espinilleras, y guantes.

Este proyecto pretende que los compradores de motocicletas cuenten con licencia para conducir motos al momento de adquirirlas. Además, que los distribuidores de las mismas, deberán venderlas con los implementos de seguridad. También impone sanciones cuando no se cumplan con estos requerimientos o disposiciones.

Por las razones expuestas, someto a consideración de los señores diputados y las señoras diputadas el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY PARA MITIGAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE MOTOCICLISTAS

ARTÍCULO 1- Refórmese el artículo 9 de la Ley N.° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012, para que diga de la siguiente manera:

Artículo 9- Formalidades de la escritura de traspaso. Los traspasos de los vehículos automotores, remolques y semirremolques deben otorgarse en escritura pública, indicando los requisitos formales establecidos en el artículo 10 de esta ley y el monto de la transacción.

Este documento debe presentarse para su inscripción al Registro Nacional, dentro de los treinta días hábiles siguientes a su otorgamiento, previo pago de los impuestos y derechos correspondientes; de lo contrario, se aplicará lo estipulado en el artículo 15 de esta ley.

Cuando se trate de la inscripción de motocicletas, quien pretenda registrarla a su nombre, deberá acreditar ante el Registro Nacional que cuenta con la respectiva Licencia de conducir al día, la cual puede ser que conste bajo fe notarial en la respectiva escritura pública, o mediante certificación emitida por la Dirección General de Educación Vial, misma que será verificada por el registrador. Se eximen de este requisito las personas jurídicas y las instituciones públicas.

ARTÍCULO 2- Se adiciona el inciso n) al artículo 32 de la Ley N.° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012 que reza de la siguiente manera:

Artículo 32- Requisitos generales para los vehículos automotores. Para poder circular, los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos generales que les sean aplicables según su naturaleza constructiva:

[...]

n) Todos los comercios que venden los vehículos tipo bici moto y motocicleta, deberán de entregar con la venta de cada uno de estos vehículos, los implementos de seguridad, tanto para el conductor como para la cantidad de plazas que esté diseñado: Cascos, guantes, chalecos de protección de tórax y hombros, espinilleras, protector de rodillas y coderas.

ARTÍCULO 3- Se adiciona el inciso f) al artículo 117 de la Ley N.° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012, que diga de la siguiente manera:

Artículo 117- Obligaciones de los conductores y sus pasajeros. Los conductores y pasajeros de los vehículos indicados en este capítulo deben acatar las siguientes disposiciones:

[...]

f) Deberán de utilizar: chaleco de protección de tórax y hombros, espinilleras, protector de rodillas y coderas.

ARTÍCULO 4- Adiciónese un inciso h) al artículo 144 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012, que diga de la siguiente manera:

Artículo 144- Se impondrá una multa de ciento ochenta y nueve mil colones (¢189.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

[...]

h) Al propietario registral de un vehículo, cuando quien lo conduce no cuente con la Licencia de conducir respectiva.

Rige seis meses a partir de la publicación de esta ley

Marolin Raquel Azofeifa Trejos
Diputada

23 de enero de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.