ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 119, 146, INCISO U), Y 150, INCISO J), DE LA LEY N.º 9078, DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL

CAROLINA HIDALGO HERRERA
DIPUTADA

EXPEDIENTE N.° 22.119

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

PROYECTO DE LEY

REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 119, 146, INCISO U), Y 150, INCISO J), DE LA LEY N.º 9078, DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL

Expediente N.° 22.119

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La bicicleta es una opción de movilidad democrática, equitativa, ecológica y saludable; responde, en gran medida, al desafío de crear ciudades con calidad de vida. La transformación puede darse a través del fomento de una cultura ciclista, la intervención en la infraestructura vial y basándose en una estrategia que implemente la bicicleta como complemento para el sistema de transporte urbano actual. Es necesario entender que utilizar la bicicleta como modo de transporte es una alternativa para mejorar las ciudades. (Estudio “Políticas alrededor de las ciclovías”, AL-DEST-CIV-055-2017 de 18 de agosto de 2017).

Se requiere fomentar un cambio respecto a cómo se piensa en el transporte cotidiano, el uso de la bicicleta tiene un gran potencial. En algunas ciudades europeas los viajes cotidianos al trabajo o a la escuela representan el 40% del total de los desplazamientos en bicicleta y el otro 60% son viajes para ir de compras y para asistir a actividades sociales.[1]

Transitar en bicicleta posiciona a los ciudadanos como iguales, aumenta la democratización y la equidad al desplazarse por la ciudad, demerita el significado social que confiere el uso del automóvil y suaviza la brecha que separa a los ciudadanos cuando conviven en el espacio público.[2]

Existen en nuestro país gran cantidad de personas ciclistas que utilizan este medio de transporte para ir al trabajo, a los centros de estudios, hacer mandados o para ganarse la vida, hacer deporte, entre otros; especialmente la de las zonas rurales, dichas personas no tienen otra opción por donde movilizarse más que sobre la infraestructura que existe, sea esta apta o no, para el tránsito seguro en bicicleta.

Con la emisión de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, se incorporaron cambios significativos en torno al uso de la bicicleta como medio de transporte, con la inclusión de dos capítulos específicos dedicados al ciclismo.

En el período legislativo anterior (2014-2018) se presentó y tramitó el proyecto de Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, expediente número 19.548, a efectos de dotar de un

---

[1] Dekoster, J. y Schollaert, U. (2000). *En bici, hacia ciudades sin malos humos*.

[2] ITDP-Gehl Architects. (2010). *Our cities Ourselves: 10 Principles forTransport in Urban Life*.

marco jurídico que promoviera y regulara el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa a los medios de transporte de personas en zonas urbanas y rurales.

Dicha ley se basa en el principio de la pirámide invertida de la movilidad, según el cual consiste en la jerarquía de la movilidad segura y sostenible estableciendo orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte. La jerarquización ubica en primer lugar a los y las peatones; en segundo, a medios de movilidad activa; en tercero, al transporte público y, en cuarto, a los demás medios y modos de transporte; además de regular el tema de la movilidad activa.

Es relevante señalar que en el trámite del expediente número 19.548 se contó con la participación de colectivos y organizaciones civiles que se dedican a la promoción de la movilidad activa y en especial de la bicicleta como medio de transporte (folio 998 del expediente legislativo). Resultado de dicho proyecto, se plantaron reformas a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.° 9078, en materia de circulación para bicicletas en vías públicas.

Específicamente, el inciso e) del numeral 119 de la de la de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.° 9078, dispone:

Artículo 119- Obligaciones de los ciclistas

[…]

e) Circular en las vías públicas cuya velocidad permitida no sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora (80 km/h), ***si existen intervenciones para la seguridad de los ciclistas como ciclovías, ciclovías segregadas o vías alternas adecuadas para su uso*** *o en el caso de actividades especiales autorizadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.*

Como se extrae de la lectura del texto indicado, se mantuvo la prohibición original de circular en carreteras de ochenta kilómetros por hora (80 kph) o más; sin embargo, se incluyó una condicionante a dicha prohibición y fue la que estableció que la restricción era efectiva solo si en dichas vías existían ciclovías o rutas alternas aptas para el ciclismo de calle, para que las personas ciclistas tuvieran una opción de trasladarse de forma segura y legal, en aquellas carreteras que son la única vía de comunicación entre dos o más comunidades o de la misma población.

Pretender otra interpretación es contrario al espíritu de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, N.° 9660, en el entendido de que las personas ciclistas deben circular por calles que no sean de una velocidad igual o superior a ochenta kilómetros por hora (80 kph), si (condicionante de la prohibición) existen ciclovías o rutas adyacentes a dichas vías públicas para el desarrollo de dicha actividad.

Siendo importantísimo recalcar el significado de la palabra “si” sin tilde, ya que es una conjunción condicional, definida de la siguiente manera:

Si – Conjunción: Introduce una oración en la que se indica una condición real o hipotética que se ha de cumplir necesariamente para que sea cierto o se produzca lo que se expresa.

Con el objetivo de proteger la vida como máximo valor, se enfatiza el deber que tiene el país de construir a la brevedad posible ciclovías segregadas y seguras en vías con velocidad máxima permitida de ochenta kilómetros por hora (80km/h) o superior a dicho límite, así como en cualquier otra vía donde la velocidad operativa de vehículos motorizados sea incompatible con la dinámica urbana de los usuarios y usuarias viales más vulnerables, sean los y las peatones y las personas ciclistas.

Siendo que debe darse la reforma normativa en estricta coordinación con las acciones institucionales que permitan contar con infraestructura para movilidad ciclística idónea y así resguardar la vida de todas las personas, no valiendo la excepción a plantear, para que el Estado postergue u obvie sus obligaciones en términos de mejora de toda la infraestructura vial que permita la coexistencia de sus diferentes usuarios y usuarias, ya que el mandato se encuentra contenido en los numerales 10 y 11 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, N.° 9660.

Resulta relevante indicar que, ante el contexto que vive el país por la pandemia de covid-19, l**a Organización Mundial de la Salud (OMS) recomendó el uso de la bicicleta** para viajes cotidianos. Además de cumplir con las normas de la sana distancia, el uso de la bicicleta también es un medio de movilidad considerado para promover la actividad física ante el aumento del teletrabajo y las restricciones para realizar deporte y otras actividades recreativas.

Por ende, la situación de pandemia hace necesario fomentar el uso de las bicicletas y la necesaria inversión que en tema de infraestructura de movilidad ciclística debe realizarse, por ser un medio de transporte que facilita la forma de desplazarnos y ejercitarnos atendiendo a las medidas de salud actualmente recomendadas.

Por lo que la claridad en torno a la circulación de las personas ciclistas en vías públicas resulta vital para la efectiva movilidad de las personas y para atender las necesidades de transporte no motorizado que en virtud de las condiciones de la emergencia nacional han sido recomendadas como más beneficiosas para la salud en sus dimensiones física y psicológica. Por lo que es vital dotar de parámetros legales claros que les permitan a las personas ciclistas ejercitarse, movilizarse a sus centros de estudio y trabajo, entre otras actividades, de manera segura y ajustada a derecho.

De igual manera, se propone utilizar el término “persona ciclista” en todo el numeral 119, término que concibe a la persona como centro y no así la actividad que realiza, además de contener un enfoque de género. Tal modificación es acorde con el término utilizado en el inciso f) del artículo 119 de la Ley de Tránsito por Vías Terrestres y Seguridad Vial, N.° 9078, por lo que se pretende es armonizar el uso de dicho vocablo en todo el artículo.

Que la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, regula en su artículo 131 las disposiciones concernientes a los cierres y utilizaciones de las vías públicas para fines distintos de la circulación de peatones o vehículos y ha emitido la reglamentación correspondiente, por lo que se considera conveniente eliminarlo del numeral 119, inciso e), y en su lugar someterse a la regulación específica que en virtud de sus competencias legales emita la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (DGIT).

Finalmente, los numerales 146, inciso u), referente a las multas categoría D y 150, inciso j), referente al retiro temporal del vehículo de Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, se armonizan con lo dispuesto en la reforma del numeral 119 del mismo cuerpo normativo, a efectos de que resulte una norma integrada y no se deriven problemas al momento de su aplicación por parte de las autoridades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y del Consejo de Seguridad Vial.

En virtud de lo indicado, se somete a consideración de las señoras y señores diputados, el siguiente proyecto de ley para su estudio y pronta aprobación.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 119, 146, INCISO U), Y 150, INCISO J), DE LA LEY N.º 9078, DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO ÚNICO- Modifíquense los artículos 119, 146, inciso u), y 150, inciso j), de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, para que en adelante se lean de la siguiente manera:

ARTÍCULO 119- Obligaciones de las personas ciclistas

Las personas ciclistas deberán:

(...)

e) Circular por vías públicas cuya velocidad sea inferior a ochenta kilómetros por hora (80kph). Se exceptúan de esta obligación en aquellas vías que no cuenten con infraestructura adecuada para facilitar la movilidad ciclística como ciclovías, ciclovías segregadas o rutas alternas adyacentes y paralelas a dichas vías públicas, en cuyo caso si será permitida la circulación en bicicleta.

Es responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes tomar las medidas correspondientes para la seguridad de las personas usuarias de dichas vías y desarrollar la infraestructura que sea necesaria para facilitar la movilidad ciclística.

(…)

ARTÍCULO 146- Multa categoría D

Se impondrá una multa de cuarenta y siete mil colones (¢47.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

(…)

u) A la persona ciclista que circule por vías públicas cuya velocidad sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora (80 km/h), siempre y cuando dichas vías públicas cuenten con la infraestructura adecuada para facilitar la movilidad ciclística.

(…)

ARTÍCULO 150- Retiro temporal del vehículo

El oficial procederá al retiro temporal de un vehículo, para ser trasladado a un depósito autorizado, en los siguientes casos:

(…)

j) Cuando la persona ciclista circule por vías terrestres cuya velocidad sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora (80 km/h), siempre y cuando dichas vías públicas cuenten con la infraestructura adecuada para facilitar la movilidad ciclística.

(…)

Rige a partir de su publicación.

Carolina Hidalgo Herrera
Diputada

7 de agosto de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos en el Departamento de Servicios Parlamentarios.