ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

“LEY PARA EL EQUILIBRIO DE LAS MULTAS POR RESTRICCION VEHICULAR EN CASOS DE EMERGENCIA NACIONAL”

PABLO HERIBERTO ABARCA MORA
DIPUTADO

EXPEDIENTE Nº 22.134

PROYECTO DE LEY

“LEY PARA EL EQUILIBRIO DE LAS MULTAS POR RESTRICCIÓN VEHICULAR EN CASOS DE EMERGENCIA NACIONAL”

Expediente Nº 22.134

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La Declaratoria de Estado de Emergencia Nacional en todo el territorio de la República de Costa Rica, debido a la situación de emergencia sanitaria y la enfermedad COVID 19, DE- 42227-MP-S, del 16 de marzo del 2020, trajo consigo una serie de medidas sanitarias que han contado con el apoyo de esta Asamblea Legislativa, en aras de proteger la salud pública de todos y todas, sin embargo los efectos de estas medidas y las consecuencias de la Pandemia sobre la economía siguen creciendo día a día.

El proyecto de ley del cual se genera la Ley 9838, “MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.°9078 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS, PARA ESTABLECER LA RESTRICCIÓN VEHICULAR EN CASOS DE EMERGENCIA NACIONAL PREVIAMENTE DECRETADA”, del 03 de abril de 2020, en su exposición de motivos justificaba, el aumento de los montos en la multa por concepto de violación a la restricción vehicular sanitaria, en “evitar la movilización de personas particulares y así contener el contagio”, refiriéndose a los efectos provocados por la pandemia del COVID19 y así combatir la propagación de esta enfermad, no obstante, dicho objetivo únicamente se ha cumplido en cuanto a la limitación de la capacidad de movilización de las personas y la restricción al derecho de circulación, toda vez que contener el contagio, no ha tenido mayor alcance ya que los casos se han visto aumentados significativamente, sobre todo en el último mes y medio, y a pesar de contar con

restricciones vehiculares sanitarias y otras medidas que han pesado sobre la economía, no se ha logrado contener la propagación del virus.

En este entendido con la aprobación de la Ley 9838, se pretendía contar con una herramienta disuasoria, debido a su carácter considerablemente punitivo; sumado de una intención clara para evitar mayores contagios del COVID 19, cuya finalidad buscada era un cumplimiento mayor de la restricción vehicular establecida en razón de la emergencia sanitaria ocasionada por la pandemia, que menos personas se movilizaran sobre todo en sus vehículos, elementos que no se han logrado evidenciar en términos de aporte al control del contagio del COVID 19.

Por el contrario, la ley ha generado efectos negativos tanto para la ciudadanía que ha visto menoscabada su libertad de tránsito, que se ha visto afectada en lo económico, y que ha debido someterse al engorroso trámite que implica la devolución de placas por parte del COSEVI; y por ende también para el Estado, ya que como los datos oficiales que constan en la página web del COSEVI lo demuestran, el número de apelaciones por este tipo de infracciones trasciende lo regular, y esto le genera costos y recursos al Estado en una época donde la contención y optimización de recursos es fundamental.

Según datos oficiales del CONAVI, obtenidos de la página oficial, por concepto de la infracción catalogada como “Conductor circula vehículo en las vías durante los días y/o las horas cuyo tránsito sea restringido por emergencia nacional decretada”, se han presentado un total de 8597 impugnaciones, y para el “Retiro de placas de vehículo por circular en las vías durante los días y/o las horas cuyo tránsito sea restringido por emergencia nacional decretada” un total de 7791 impugnaciones, lo cual evidencia dos hechos, el primero, la restricción se sigue irrespetando sin importar la multa que se genere, no es este un medio efectivo para promover el cumplimiento de las medidas sanitarias, y segundo, esto ha generado que el volumen de impugnaciones aumente sustancialmente lo cual conlleva destinar una mayor cantidad de recursos públicos para su tramitación, considerando además que

la simple impugnación dentro del plazo establecido por ley, suspende el cobro de la multa y habilita al propietario registral del vehículo a proceder con el retiro de las placas. Siendo entonces que hasta que no se resuelvan las impugnaciones, no queda en firme el monto a pagar por la multa impuesta y el respectivo rebajo de puntos de la licencia, retrasándose el efecto inmediato de la sanción pecuniaria.

Por otro lado, es necesario recalcar que la restricción vehicular sanitaria tiene como objetivo limitar por un periodo determinado la circulación de ciertos vehículos en horarios definidos, y el incumplimiento conlleva la multa correspondiente y el eventual retiro de las placas, no obstante, lo que se creía sería una medida temporal, se ha extendido por más tiempo del que se proyectaba, y ha sido aplicada de forma más severa, de forma tal que se ha venido restringiendo el derecho de circulación por plazos desproporcionales y arbitrarios, sin que medien datos técnicos y/o científicos que demuestren la efectividad de la medida en la lucha contra la pandemia del COVID 19, así como tampoco se ha demostrado la necesidad de la medida de restricción vehicular; y sin existir claridad en el efecto de la medida en la movilización de las personas.

Adicionalmente, la entrega de las placas a los propietarios de vehículos, se está demorando y retrasando en mayor medida, restringiendo el derecho de libertad de tránsito, y demostrando la incapacidad administrativa del COSEVI para atender de forma eficiente procesos como éste, y el de resolución de impugnaciones. Sin considerarse las multas, impugnaciones y otros procesos que devienen de la aplicación de otros tipos de multas.

Por ejemplo, del lunes 13 hasta el viernes 17 de julio, el COSEVI informó que se suspendería la entrega de vehículos y placas retenidas, extendiendo la sanción de aquellas personas a las que se les retiró las placas y sin la posibilidad de circular, como es su derecho, pese a que la misma institución pública ya les hubiere otorgado cita para el respectivo retiro durante esos días, siendo entonces que se suma una causa más, la falta de eficiencia de la institución.

Para muestra lo que determinó la Sala Constitucional en la Resolución Nº 08981 – 2020, del 15 de mayo de 2020, en la cual le dio un máximo de diez días al COSEVI para que le devuelva las placas a los conductores que apelan esta sanción o que pagan la multa y reciben citas a futuro, demostrando así que el derecho de circulación y libre tránsito debe respetarse y tutelarse. En la citada resolución señalan los señores y señoras magistrados: "*Por otra parte, es claro el mandato legal, en sentido de que el administrado tiene derecho y la Administración Pública el correlativo deber de entregar las placas una vez que legalmente corresponda. Finalmente, la Administración Pública, en un Estado social y democrático de Derecho y, por ende, sujeta a las reglas básicas del Estado de Derecho, no está autorizada por el bloque de legalidad a obtener provecho y, por ende, perjudicar al justiciable a causa de una dilación indebida o un funcionamiento anormal.*"

Es necesario reiterar que este tipo de legislación se generó en el marco de una coyuntura especial, y con la intención de que tuvieran una temporalidad y de carácter excepcional, no como medidas permanentes ni con efectos que perduraran en el tiempo, su objetivo estaba definido y se ha comprobado que los efectos no son los esperados, por ello, es imperante reformar dicha legislación, en el entendido que no cause efectos contraproducentes y un daño mayor que los beneficios deseados. Entiéndase que la necesidad de reformar, no es corolario de la derogación de la habilitación de la medida, sino más bien, mantener una multa por incumplimiento más apegada a la realidad nacional, y a los efectos pretendidos y sus resultados.

Las diputadas y diputados en la discusión para la aprobación de esta ley en todo momento, dejamos constancia de que lo que se pretendía con el aumento de las multas pecuniarias, y el retiro de las placas, se constituían en una medida disuasoria para crear conciencia en la necesidad de que ante una Pandemia como la del COVID 19, el distanciamiento social, era considerada una de las medidas más efectivas para evitar los contagios, sin embargo, la aplicación de la medida por el tiempo prologando, y ante la necesidad de que la economía siga activa para no causar un perjuicio mayor, promover que las personas se trasladen en transporte

público con una mayor exposición y no en sus vehículos, podría más bien considerarse absurdo, siendo que seguimos sin contar con criterios objetivos que señalen que la restricción vehicular sanitaria ha sido efectiva en relación a evitar contagios, sumado a que tampoco se ha demostrado que la medida en sentido estricto es la que limita la movilización de las personas.

Por otra parte, también en la discusión de la ley quedó claro que la recaudación de fuertes sumas de dinero, en la voluntad del legislador no era el objetivo principal el aumento en la multa por violación a la restricción, como si lo era el resguardo de la salud de las personas.

En virtud de todas estas razones, se considera necesario reformar la ley con la finalidad de restablecer el monto de la multa por restricción vehicular, y eliminar la sanción de retiro de placas y la pérdida de puntos en la licencia, en razón de que durante los meses de vigencia, no se ha probado la idoneidad de esta medida y las respectivas sanciones en la lucha contra la pandemia del COVID 19, a lo que se suma que cientos de personas más bien han debido exponer su salud en la realización de todos los trámites que estas sanciones conllevan.

Por otra parte, es importante tomar en cuenta el efecto recaudatorio que se obtiene por parte del Estado al realizar las debidas boletas y aplicar las multas a los administrados. El espíritu del legislador al momento de aprobación de la ley 9838, quedo expreso al momento de aprobar en su artículo 5, la adición del transitorio XXVI a la Ley de Tránsito, mismo que señala: "*El dinero recogido por las multas establecidas en el inciso dd) del artículo 145, en el marco de la emergencia nacional por la pandemia de COVID-19 declarada por el Gobierno, se usará para financiar ayudas a personas afectadas económicamente por dicha emergencia.",* es claro que la intención es que los recursos provenientes de las multas aplicadas producto de la violación a la restricción vehicular sanitaria, sea utilizada en la atención de la pandemia de COVID-19, sin embargo, este objetivo tampoco pareciera estarse cumpliendo.

El artículo 234 de la Ley N° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, establece una serie de destinos específicos a los cuales se les debe girar un porcentaje de lo recaudado por las multas, y la ley 9838, no aclaró de qué forma se debía aplicar o inaplicar dicha disposición.

Así lo hizo ver el director del COSEVI, Edwin Herrera a un medio de comunicación al señalar: *"La norma que se generó en la Asamblea Legislativa dice en el transitorio que estos dineros deben ser trasladados para la atención de las personas afectadas económicamente; sin embargo, la norma no es clara, ni especifica cómo debe trasladarse el dinero, si debemos aplicar o no el artículo 234 de la Ley de tránsito, que corresponde al rebajo de las sanciones para que se les aplique el rebajo del PANI, Cruz Roja y demás".* Es decir, se evidencia aún más que el objetivo y la intención de contribuir al combate de la pandemia no se ha cumplido a cabalidad.

Por lo que se puede desprender de lo señalado anteriormente, que la aplicación de las multas y sanciones se han extralimitado y desvirtuado de su objetivo principal, en el trámite de creación de la ley se dejó de forma expresa el espíritu del legislador de generar una herramienta de manera excepcional y provisional y objetivos específicos, al evidenciarse que estos objetivos no se han conseguido, su reforma se ha vuelto impostergable.

Sumado a los factores anteriores otro motivo que hay que considerar es la razonabilidad de la restricción vehicular sanitaria, y los criterios diferenciadores para aplicarla según el color de alerta de un cantón a otro. Desde que se inició con la restricción vehicular sanitaria, su aplicación desencadenó gran cantidad de dudas y cuestionamientos, no solo por la falta de claridad sino también por lo complicado de poder entender, entonces cuando se circula y cuando no, y si la restricción vehicular normal se seguiría aplicando o no.

Desde que la restricción vehicular se diferenció entre cantones, o distritos por el tipo de alerta, se complicó aún más su aplicación, pues para muchas personas que

debían movilizarse a sus lugares de trabajo, el tránsito entre cantones con los diferentes tonos de alerta causó muchos inconvenientes, prueba de ello, fue que se debieron habilitar rutas en la que se autorizaba el tránsito, por tratarse de rutas que interconectaban cantones con diferente color de alerta.

Lo anterior ha conllevado a que la duda permanezca y complique aun más la reactivación económica que se necesita, pues a la fecha no se explica con claridad los criterios técnicos para continuar aplicando la restricción sanitaria diferenciada por colores. Resulta paradójico, que los cantones en alerta amarilla tengan una restricción más laxa o permisiva que los cantones en alerta naranja, sin embargo, en un país con un territorio relativamente pequeño como Costa Rica y con limites en muchos casos desconocidos por la ciudadanía, se deba y en su gran mayoría por necesidad, que circular por 3 o más cantones en un proceso de desplazamiento a centros de trabajo y/o a satisfacer necesidades básicas.

Es una constante escuchar a diario las quejas de algunos señores y señoras alcaldes, al indicar que se desconoce los criterios utilizados por las autoridades para catalogar un cantón como amarillo o naranja, desconociendo en muchos casos la dinámica de esos cantones y hasta su geografía, ya que, es un sin sentido, en cantones que colindan y sus límites en algunos casos dependen de una calle, y la diferenciación de medidas de restricción sanitaria de un cantón a otro.

En este sentido, es necesario también que se aclare el porqué limitar por la restricción vehicular la posible reactivación económica y del turismo, pues con la restricción vehicular se restringe en demasía el tránsito, y por ende la posibilidad de visitación de zonas amarillas, desde cantones naranja.

Finalmente, las supuestas excepciones que se aplican a la restricción vehicular sanitaria, en la que media una carta extendida por el patrono como justificante de la movilización ha generado también gran descontento y confusión, pues ha sido evidenciado que las mismas autoridades no tienen un criterio unificado sobre la

aceptación o no de la carta para autorizar la circulación, aspecto que demuestra que no existe tampoco una capacitación adecuada para las autoridades de tránsito, de policía de la policía de seguridad pública y de la policía municipal que participan en la vigilancia.

Este procedimiento ha sido sumamente engorroso, por que no solo quienes trabajan con un patrono han debido buscar que se les emita una carta, sino también las personas trabajadoras independientes han debido también justificar su derecho al trabajo, y su necesidad de desplazarse por las vías públicas para llevar el sustento a sus hogares. Nuevamente manifestamos que esta reforma viene a hacer un llamado a la razonabilidad, y a la proporcionalidad entre las medidas sanitarias y las medidas económicas que necesitamos para dar la posibilidad, no solo de que se cuente con salud, sino con sustento en los hogares de los costarricenses.

Por las razones expuestas, someto a consideración de esta Asamblea Legislativa, el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA

"LEY PARA EL EQUILIBRIO DE LAS MULTAS POR RESTRICCIÓN VEHICULAR EN CASOS DE EMERGENCIA NACIONAL"

ARTÍCULO 1.- Deróguese el inciso d) del artículo 136, el inciso dd) del artículo 145 y el inciso k) del artículo 151, de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas.

ARTÍCULO 2.- Refórmese el inciso ñ), del artículo 147 del capítulo III Sanciones administrativas, del título V Prohibiciones y sanciones, de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que en adelante se lea de la siguiente forma:

"**ARTÍCULO 147: Multa Categoría E**
…
ñ) Al conductor que infrinja las disposiciones relativas a la restricción vehicular y la restricción vehicular en emergencia nacional.
…"

ARTÍCULO 3.- Refórmese el transitorio XXIV de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, adicionado por la Ley No. 9838, "MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.°9078 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012 Y SUS REFORMAS, PARA ESTABLECER LA RESTRICCIÓN VEHICULAR EN Casos DE EMERGENCIA NACIONAL PREVIAMENTE DECRETADA", del 03 de abril de 2020. Para que en adelante se lea de la siguiente manera:

"TRANSITORIO XXIV- La totalidad del dinero recaudado por las multas

establecidas por la restricción vehicular en emergencia nacional, en el marco de la emergencia nacional por la pandemia de COVID-19 declarada por el Gobierno, se usará para financiar ayudas a personas afectadas económicamente por dicha emergencia. Esta disposición tendrá efectos desde que se decrete la emergencia nacional hasta el levantamiento de esta. Para el cumplimiento de lo señalado en el presente transitorio no se aplicará lo señalado en el artículo 234 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012, y sus reformas, únicamente en lo que respecta a multas por infracción a la restricción vehicular sanitaria.”

Rige a partir de su publicación.

PABLO HERIBERTO ABARCA MORA
Y OTROS SEÑORES DIPUTADOS

NOTA: El expediente Legislativo aún no tiene Comisión asignada.