ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS JURÍDICOS

LEY PARA MITIGAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE MOTOCICLISTAS

EXPEDIENTE No. 21770

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

23 de marzo 2022

CUARTA LEGISLATURA

(Del 1º de mayo de 2021 al 30 de abril de 2022)

SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS

AREA LEGISLATIVA VII

DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Las suscritas diputadas y diputados, integrantes de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos presentamos el siguiente dictamen afirmativo de mayoría del proyecto **"LEY PARA MITIGAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE MOTOCICLISTAS",** Expediente Nº **21770,** publicado en La Gaceta Nº 30, Alcance N°30 de fecha 14 de febrero de 2020, con base en las siguientes consideraciones:

1. GENERALIDADES DEL PROYECTO DE LEY

Esta iniciativa fue presentada a la corriente legislativa por la diputada Marolin Azofeifa Trejos.

El proyecto de ley tiene por objeto reformar los artículos 9, 32, 117 y 144 de la Ley n° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, imponiendo requisitos para la inscripción de motocicletas en el Registro Nacional. En ese sentido, impone la obligación de vender equipo de seguridad como cascos, guantes, chalecos de protección de hombro y tórax, espinilleras, protector de rodillas y coderas a los comercios que venden motocicletas y bicimotos. además, obliga al conductor de la moto y al pasajero a portar equipo de seguridad. Se propone una multa de 189 000 colones al propietario registral de un vehículo que sea conducido por una persona sin la licencia respectiva.

2. ASPECTOS DE TRÁMITE PARLAMENTARIO

- Presentación del proyecto: 20 de enero de 2020.
- Envío a Imprenta Nacional para Publicación: 11 de febrero de 2020
- Asignación a Comisión e Informe al Plenario: 06 de mayo de 2020
- Recepción del proyecto (Archivo): 18 de mayo de 2020
- Remisión del expediente a Comisión (Archivo): 26 de mayo 2020

- Recepción del proyecto (Comisión): 26 de mayo 2020
- Ingreso en el orden del día y debate (Comisión): 27 de mayo 2020

3. CONSULTAS A INSTITUCIONES

- Consejo de Seguridad Vial
- Dirección General de Policía de Tránsito
- AIVEMA
- Asociación Importadores de Motocicletas y Afines (AIMA)
- Contraloría General de la República

4. RESUMEN RESPUESTAS A CONSULTAS

AIVEMA

Como asociación consideramos que la normativa sobre los implementos de seguridad pasiva ya existe, por lo cual resultaría innecesaria la reforma propuesta y recomendaríamos el archivo del expediente.

Sin embargo, consideramos oportuno señalar que es de suma importancia una mayor educación vial, que el Consejo de Seguridad Vial establezca verdaderas metas para la eficiente reducción de accidentes de tránsito, mejorar la señalización vial y mejorar los controles en carreteras para aplicar las sanciones que correspondan, pues los índices de siniestralidad actuales en los cuales media un conductor con motocicleta alcanzan números impactantes.

Asociación de Importadores de Motocicletas y Afines [A.I.M.A]

Los datos y estudios internacionales citados en la justificación de su propuesta son sumamente importantes como marco referencial, sin embargo, el caso particular de Costa Rica tiene que ser analizado con mucho detenimiento para la valoración de las propuestas, y su respeto a los derechos, así como la efectividad e incidencia en el comportamiento en las carreteras.

Resulta relevante señalar que si bien es cierto la flota de motocicletas en Costa Rica aumentó hasta el año 2019, en los últimos años según los datos de AIMA, la inscripción de motocicletas decayó considerablemente, tal y como se evidencia a continuación:

NÚMERO DE INSCRIPCIONES POR AÑO

	AÑO 2015	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
TOTALES	57469	76257	60161	44824	36136	33062	34774

Fuente: Registro Nacional

Llama la atención, que la justificación en relación a la solicitud de licencia de conducir al momento de adquirir la motocicleta, se funda en la necesidad de prevenir lesiones traumáticas en los motociclistas y sus acompañantes, y en bajar la siniestralidad; en virtud de que no se presentan estadísticas ni datos que demuestren que los lesionados o fallecidos en carreteras no hubiesen cumplido con la acreditación de licencia de conducir para el tipo de vehículo, ni tampoco en los que se logre constatar que los conductores en su totalidad son los propietarios registrales de éstos vehículos.

También es omisa la motivación de este proyecto de ley en relación a la justificación para incorporar entre los implementos de seguridad la portación de chalecos protector de tórax y hombros, rodilleras, espinilleras y guantes, dado que como se puede verificar con la información detallada anteriormente es el exceso de velocidad la primera causa de accidentes de tránsito.

Y de la información sobre los lesionados que aportan en la exposición de motivos, con datos del INS al 2017, no se puede concluir que el uso de estos implementos de seguridad sea la medida idónea para disminuir los accidentes, las lesiones y las muertes en las carreteras. También es necesario señalar que el obligar a los comerciantes vendedores a entregar estos implementos de seguridad al momento de la compra de una motocicleta, no es en ninguna circunstancia garantía de que serán utilizados por los conductores y acompañantes al momento de circular por las carreteras.

No obstante, el uso de equipo o instrumentos que puedan otorgar protección a los motociclistas es de suma importancia, pero más allá del uso es fundamental que se trabaje en la educación en materia de seguridad vial, que se constate que las motocicletas que circulan por las vías se encuentren en condiciones óptimas, que se fortalezca la vigilancia en carreteras y las sanciones por incumplimientos a la ley, para de esa forma otorgar de una seguridad vial integral.

Organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud, han sido enfáticos en establecer planes, acciones y medidas que apoyen a los países asociados a obtener mayores y mejores resultados en la seguridad vial en sus carreteras, tal es el caso del Paquete de medidas técnicas de seguridad vial, 2017 de la OMS, en el que dado que el 95% de las vías con alta presencia de motocicletas, no disponen de infraestructura para este tipo de vehículos, propone, por ejemplo:
“SOLUCIONES NORMAS DE SEGURIDAD EN LOS VEHICULOS

Promulgar y hacer cumplir reglamentos sobre sistemas antibloqueo de la frenada y luces de circulación diurnas para las motocicletas Estos sistemas impiden que las ruedas se bloqueen durante la frenada. Ayudan a los motociclistas a mantener la estabilidad y el control de la dirección en una frenada fuerte al permitir que un vehículo motorizado de dos ruedas conserve la tracción con la superficie de la vía. En ciertas condiciones de emergencia, los sistemas antibloqueo de la frenada ayudan a reducir la distancia de detención. Las luces de circulación durante el día aumentan la visibilidad de las motocicletas para los demás usuarios de las vías, con la consiguiente reducción de los accidentes relacionados con la visibilidad. Los fabricantes pueden desempeñar un papel importante en la promoción del uso de las luces de circulación diurnas mediante la instalación de luces automáticas en las motocicletas. Esta estrategia garantiza que las luces se enciendan cuando se activa el encendido del motor.” (la negrita no es del original)

Llama la atención que soluciones y medidas como éstas no se le dé seguimiento a nivel nacional, en razón de que es obligatorio según la normativa vigente el uso de las luces de circulación las 24 horas, según el artículo 103 de la Ley No. 9078, aspecto que no se evidencia en las carreteras, ni tampoco el control de seguridad vial sobre el cumplimiento de ésta medida de seguridad para los motociclistas. Ni otros requisitos y cumplimiento que se deben dar de conformidad con la Ley de Tránsito.

Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)

Compartimos las argumentaciones de fondo visibles en la exposición de motivos del proyecto, sustentadas en el aumento en los últimos años, de la circulación de vehículos tipo motocicleta, como alternativa al automóvil, sea por motivos económicos o de movilidad.

Ese aumento, se ha reflejado igualmente en los niveles de accidentalidad, con efectos de muerte o lesiones, que son detallados en el proyecto.

Antes debemos señalar, un fenómeno reciente que de forma inminente presenta el riesgo identificado respecto de los motociclistas, cual es el de las bicicletas a las cuales de manera artesanal se les incorpora un motor de combustión y de esa manera pasan en la realidad a convertirse en bicimotos, sin que en la actualidad estén sujetos ese tipo de vehículos a los requerimientos para la circulación establecidos en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial Nº 9078 y la obligatoriedad de la licencia de conducir por quienes los operan. Por lo tanto, sugerimos respetuosamente que se reforme la definición actual de bicimotos, ampliando su contenido para incluir a ese tipo de vehículos. Acotamos, que actualmente, por la Ley N° 9660 denominada Ley de MOVILIDAD Y SEGURIDAD CICLÍSTICA, se vino a introducir la modalidad de bicicleta asistida accionada mediante pedales.

Pero retomando el tema y con el fin de cubrir un universo representativo de la problemática, respetuosamente sugerimos que se amplíe la definición de bicimoto contenida en el artículo 2 apartado 13 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, bajo los siguientes términos, como parte del proyecto de ley: (…)

13.Bicimoto: vehículo de dos ruedas con motor térmico de cilindrada no superior a 50 cc o en el caso de vehículos con motores distintos de los de combustión interna, con una potencia de hasta 5kw, cuyo sistema de dirección es accionada por manillar. Además, se incluye a los vehículos cuyo sistema de dirección y tracción es accionada con la asistencia de pedales, al cual le es incorporado un dispositivo de combustión interna de manera auxiliar, que activado los hace circular de manera autónoma. Retomando la propuesta del articulado, se sugiere por lo tanto, se proponga que en el párrafo adicionado se incluyan las bicimotos. Además, la obligatoriedad de la licencia, no debe limitarse a la inscripción sino también al traspaso.

Finalmente, respecto de la sanción al propietario registral, por el hecho de quien conduzca el automotor no cuente con la licencia de conducir respectiva, recordamos la jurisprudencia reiterada que ya ha vertido la Sala Constitucional, sobre la responsabilidad personal de las infracciones de tránsito, no reconducibles al propietario registral, si es distinto de quien opera el automotor.

Citamos como referencia de consulta, el Voto Nº 2013-004047 de las nueve horas y treinta minutos del veintisiete de marzo del 2013.

Contraloría General de la República

Así las cosas, la iniciativa propuesta no se relaciona con las competencias de fiscalización superior de la hacienda pública otorgadas a este órgano contralor.

5. INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS

No cuenta con el informe del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos

7. RECOMENDACIÓN

De conformidad con lo expuesto, tomando en cuenta el resultado de las consultas realizadas, las suscritas diputadas y diputado, integrantes de esta subcomisión rendimos el presente **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA** tramitado bajo el Expediente 21.770 "**LEY PARA MITIGAR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE MOTOCICLISTAS"** y recomendamos su Aprobación.

Expediente 21.770

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

DADO EN LA SALA VII DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA. AREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS VII, A LOS VENTITRES DÍAS DEL MES DE MARZO DE DOS MIL VEINTIDÓS.

FRANGGI NICOLÁS SOLANO
Presidenta

MILEIDY ALVARADO ARIAS
Secretaria

WALTER MUÑOZ CÉSPEDES
Diputado

JORGE LUIS FONSECA FONSECA
Diputado

CARMEN CHAN MORA
Diputada

PAOLA VIVIANA VEGA RODRÍGUEZ
Diputada

JOSÉ MARÍA VILLALTA FLÓREZ-ESTRADA
Diputado

CAROLINA HIDALGO HERRERA
Diputada

PEDRO MIGUEL MUÑOZ FONSECA
Diputado