ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

REFORMA Y ADICIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL NÚMERO 9078 DEL 4 DE OCTUBRE DEL 2012, PARA MEJORAR EL ORDENAMIENTO VIAL, LA PROTECCIÓN DE SERVICIOS DE SOCORRO Y SEGURIDAD JURÍDICA DIGITAL

PEDRO ROJAS GUZMÁN

DIPUTADO

EXPEDIENTE N°25.462

PROYECTO DE LEY

REFORMA Y ADICIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL NÚMERO 9078 DEL 4 DE OCTUBRE DEL 2012, PARA MEJORAR EL ORDENAMIENTO VIAL, LA PROTECCIÓN DE SERVICIOS DE SOCORRO Y SEGURIDAD JURÍDICA DIGITAL

Expediente N.°25.462

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En la red vial nacional, especialmente en autopistas de dos y tres carriles, impera un desorden sistémico. Vehículos pesados y de tránsito lento ocupan indistintamente los carriles de la izquierda y el centro, lo que obliga a los conductores que viajan a la velocidad permitida a realizar adelantamientos por la derecha. Esta conducta, conocida como “zigzag”, genera una alta tasa de accidentes por alcance y puntos ciegos. La ausencia de una jerarquía de velocidades por carril convierte nuestras autopistas en cuellos de botella ineficientes y peligrosos.

Un segundo fenómeno que agrava el desorden vial en las autopistas nacionales es la inexistencia de una norma que regule el comportamiento de los conductores ante el cierre progresivo de carriles por obras, accidentes o reducción de la vía. En la práctica costarricense, los conductores intentan incorporarse al carril libre con mucha anticipación al punto de fusión, bloqueando el carril que aún está disponible y generando cuellos de botella artificiales que agravan la congestión y propician accidentes por alcance. La legislación vigente no establece ninguna obligación de conducta específica para estos supuestos.

Otros países como Alemania han resuelto el problema aplicando de fusión en cremallera, que indica que cuando un carril se cierra o termina, los conductores están obligados a utilizarlo hasta el punto exacto de fusión y, a partir de ahí, ceder el paso de forma estrictamente alternada: uno del carril que continúa, uno del carril que termina, sucesivamente. Este sistema, de aplicación obligatoria y sancionable, ha demostrado reducir significativamente los tiempos de congestión en cierres de carril, al aprovechar la capacidad total de la vía hasta el último metro disponible. El presente proyecto introduce este principio en el ordenamiento costarricense e incorpora la verificación de su cumplimiento mediante cámaras homologadas en los puntos de fusión.

También es una realidad alarmante y reiterada que unidades de la Cruz Roja, el Cuerpo de Bomberos y la Fuerza Pública sean víctimas de obstrucción por parte de conductores imprudentes. En incidentes recientes, grupos de motociclistas han sido grabados realizando acrobacias o “piruetas frente a unidades de emergencia, impidiendo el paso de vehículos que atienden situaciones de vida o muerte. La legislación actual es inoperante ante esto, pues requiere la presencia física de un oficial de tránsito en el lugar exacto y momento preciso del hecho.

La seguridad vial y la salud pública demandan el uso de herramientas de precisión para sancionar conductas críticas. Esto incluye:

- Sistemas de Control de Ruido (Medusas): Para detectar niveles de decibelios que superen los límites permitidos por ley.
- Sistemas de Control de Emisiones: Para identificar vehículos con emisiones contaminantes fuera de rango técnico.
- Radares y sistemas electrónicos de control de velocidad: Para la detección automática de vehículos que circulen por encima del límite máximo o por debajo del mínimo establecido por carril.
- Sistemas de Cámaras en Intersecciones: Para la detección automática de la omisión de la luz roja del semáforo y del incumplimiento del principio de fusión en cremallera en puntos de cierre de carril.

- Cámaras en Vehículos de Emergencia: Instaladas en ambulancias, unidades de bomberos y patrullas de policía para registrar obstrucciones y conductas temerarias en carretera.

La integración de estos sistemas bajo un protocolo único de validación humana y notificación digital garantiza que la sanción sea efectiva y respetuosa del debido proceso.

Por otra parte, la Sala Constitucional ha sostenido en forma reiterada que la responsabilidad por infracciones de tránsito es estrictamente personal y debe recaer sobre el conductor identificado, no sobre el propietario del vehículo de forma automática. Este principio, que determina la inviabilidad de las multas meramente impersonales, es resuelto en el presente proyecto mediante tres mecanismos concurrentes: la **Intervención Humana Relevante** (un oficial de tránsito firma digitalmente el parte), la **Responsabilidad por Custodia** (el propietario asume la carga de identificar al conductor), y la **Certeza en la Notificación** mediante el Domicilio Electrónico Vial (DEV) de carácter obligatorio.

Por las razones expuestas someto a consideración de las señoras y señores diputados el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA

REFORMA Y ADICIÓN DE VARIOS ARTÍCULOS A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL NÚMERO 9078 DEL 4 DE OCTUBRE DEL 2012, PARA MEJORAR EL ORDENAMIENTO VIAL, LA PROTECCIÓN DE SERVICIOS DE SOCORRO Y SEGURIDAD JURÍDICA DIGITAL

ARTÍCULO 1.

Adiciónense dos incisos al artículo 144 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078 del 4 de octubre del 2012, cuyos textos dirán:

"Artículo 144.- Multas categoría B.

Se impondrá una multa de ciento ochenta y nueve mil colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

(…)

(x) A quien conduzca de forma temeraria, de conformidad con las conductas tipificadas en el artículo 108 de esta ley, ya sea detectado directamente por un oficial de tránsito o mediante dispositivos tecnológicos homologados de captación de video, sensores acústicos de control de ruido, sistemas de control de emisiones, radares electrónicos de velocidad o sistemas de vigilancia en intersecciones semaforizadas con validación posterior, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera corresponder conforme al artículo 254 bis del Código Penal.

(x) A quien obstruya, realice maniobras de distracción o peligrosas, o no ceda el paso de forma inmediata a un vehículo de emergencia (Cruz Roja, Bomberos, Policía o Soporte Vital) que circule con sirenas o

señales luminosas activas. Esta infracción conllevará, además, la pérdida total de los puntos de la licencia.”

ARTÍCULO 2.-

Adiciónense los artículos 98 bis, 150 ter, 214 bis y 214 ter a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, del 4 de octubre de 2012, cuyos textos dirán:

“**Artículo 98 bis.- Jerarquía, velocidad, señalización por carril y principio de fusión en cremallera.**

En autopistas de tres o más carriles por sentido, la circulación se ordenará conforme a los siguientes parámetros:

a) Carril Derecho: Uso obligatorio para transporte de carga, maquinaria pesada, vehículos lentos, y para todo vehículo en proceso de ingreso o salida de la vía principal a través de carriles de aceleración o desaceleración. La velocidad de operación en este carril no será inferior a treinta kilómetros por hora.

b) Carril Central: Tránsito fluido a velocidad regulada. La velocidad de operación en este carril no será inferior a sesenta kilómetros por hora ni superior al límite máximo permitido de la vía. Queda prohibido circular en este carril a una velocidad que entorpezca el flujo normal del tránsito.

c) Carril Izquierdo: Uso exclusivo y temporal para maniobras de adelantamiento. La velocidad de operación en este carril no será inferior a setenta kilómetros por hora ni superior al límite máximo permitido de la vía. Una vez concluida la maniobra, el conductor deberá retornar al carril central o derecho de forma inmediata. Se prohíbe la circulación constante en este carril si los carriles a su derecha están despejados.

d) Principio de Fusión en Cremallera: Cuando por razón de obras, accidente, reducción de la vía o cualquier otra causa un carril deba cerrarse o termine, los conductores que circulen por dicho carril estarán obligados a utilizarlo hasta el punto exacto de fusión con el carril que continúa. En ese punto, los conductores del carril que continúa deberán ceder el paso de forma estrictamente alternada, uno a uno, a los vehículos del carril que termina. Ningún conductor podrá obstruir el avance de vehículos en el carril que se cierra incorporándose anticipadamente antes del punto de fusión, salvo indicación expresa de un oficial de tránsito o señalización oficial que así lo disponga. El cumplimiento de este principio podrá ser verificado mediante cámaras homologadas instaladas en los puntos de fusión de carriles.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) establecerá mediante señalización vial visible en cada autopista los rangos de velocidad aplicables a cada carril, de conformidad con los parámetros técnicos de esta norma y las características físicas de cada vía. El incumplimiento de cualquiera de las disposiciones establecidas en este artículo constituirá una infracción sancionable conforme a las disposiciones de esta ley.”

“Artículo 150 ter.- Deber de identificación y validación humana.
Cuando una infracción sea captada por dispositivos tecnológicos homologados, incluyendo de forma no taxativa: cámaras de video en ambulancias, unidades de bomberos y patrullas de policía, radares de velocidad, sistemas de medición acústica (medusas), sensores de emisiones, sistemas de control en semáforos y cámaras en puntos de fusión de carriles:

1. Un oficial de la Policía de Tránsito deberá revisar la prueba técnica generada por el dispositivo, validar la placa del vehículo y la conducta infractora, y proceder a la firma digital de la boleta de citación.

2. Se notificará al propietario registral en su Domicilio Electrónico Vial, quien tendrá diez días hábiles para identificar al conductor responsable.

3. Si el propietario omite identificar al conductor, guarda silencio o aporta datos falsos, se le impondrá una sanción pecuniaria administrativa equivalente al triple del monto de la infracción original, por falta de colaboración con la autoridad competente. Esta sanción es independiente de la responsabilidad del conductor y no exime a este último de la infracción de tránsito que le corresponda."

"Artículo 214 bis.- Domicilio Electrónico Vial (DEV) y notificación. Es obligatorio para todo propietario registral mantener actualizado un correo electrónico para notificaciones oficiales de tránsito ante el Registro Nacional.

a) La acreditación del DEV será requisito para aprobar la Revisión Técnica Vehicular y para inscribir traspasos en el Registro Nacional.

b) Toda notificación enviada al DEV se tendrá por válidamente entregada al tercer día hábil siguiente a su envío, conforme a lo dispuesto en el artículo 243 de la Ley General de la Administración Pública, y servirá de base para el cómputo de todos los plazos legales aplicables."

"**Artículo 214 ter.- Destino de recursos por infracciones captadas mediante dispositivos tecnológicos homologados**. Del monto total recaudado por concepto de multas impuestas con base en infracciones

captadas mediante dispositivos tecnológicos homologados conforme a esta ley, se destinará obligatoriamente:

a) Un diez por ciento (10%) para la adquisición, instalación, mantenimiento y renovación de cámaras, radares de velocidad, sistemas de control acústico (medusas), sensores de emisiones y demás dispositivos de fiscalización automatizada.

b) Un diez por ciento (10%) para la operación, mantenimiento y actualización del sistema de Domicilios Electrónicos Viales (DEV) y la base de datos centralizada a cargo del COSEVI y el Registro Nacional.

c) Un diez por ciento (10%) para la contratación, formación continua y equipamiento de los oficiales de la Policía de Tránsito asignados a la validación de infracciones captadas por dispositivos tecnológicos.

El setenta por ciento (70%) restante ingresará al Fondo de Seguridad Vial administrado por el COSEVI, conforme a la distribución general establecida en esta ley. El COSEVI rendirá cuentas públicas anuales sobre la ejecución de estos recursos ante la Contraloría General de la República.”

Artículo 3. Adiciónese un párrafo final al artículo 216 la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078 del 4 de octubre de 2012, cuyo texto dirá:

Artículo 216. Obligaciones de la Sección de Asuntos Internos

Además de las obligaciones establecidas en la Ley 7410 Ley General de Polícía de 26 de mayo de 1994 y sus reformas, son obligaciones de la Sección de Asuntos Internos:

“Artículo 216.-

(…)

“ Las grabaciones de video de cámaras instaladas en ambulancias, vehículos de bomberos y patrullas de policía, así como los registros técnicos de dispositivos homologados que evidencien delitos de conducción temeraria, omisión dolosa de señales de prioridad o daños graves al ambiente, deberán ser remitidas de oficio por el COSEVI al Ministerio Público en un plazo máximo de cinco días hábiles contados a partir de la validación técnica del registro.”

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.- El Poder Ejecutivo contará con un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para reglamentar los estándares técnicos de homologación de las cámaras instaladas en vehículos de emergencia (ambulancias, bomberos y policía), cámaras de semáforo, radares electrónicos de velocidad, medusas acústicas, sensores ambientales y cámaras en puntos de fusión de carriles.

TRANSITORIO II.- El COSEVI y la Policía de Tránsito deberán crear en un plazo de cuatro meses a partir de la vigencia de esta ley, una base de datos centralizada de Domicilios Electrónicos Viales (DEV), actualizada diariamente desde los registros de RTV y el Registro Nacional.

TRANSITORIO III.- En un plazo no mayor a cuatro meses contados a partir de la publicación de esta ley, el MOPT, el COSEVI y la Policía de Tránsito deberán cumplir de forma coordinada las siguientes obligaciones:

a) **Capacitación a oficiales de tránsito:** La Policía de Tránsito y el COSEVI diseñarán e implementarán un programa de capacitación

obligatoria para todos los oficiales en funciones, que comprenda: el principio de fusión en cremallera, la jerarquía de circulación por carriles establecida en el artículo 98 bis, y los protocolos de validación humana de infracciones captadas por dispositivos tecnológicos homologados conforme al artículo 150 ter.

b) **Actualización de manuales de conducción:** El COSEVI actualizará el Manual del Conductor y los materiales de examen teórico para aspirantes a licencia, incorporando de forma expresa las normas de jerarquía de carriles, el principio de fusión en cremallera y el deber de ceder el paso a vehículos de emergencia. Estas materias serán de inclusión obligatoria en las pruebas teóricas de conducción a partir de la entrada en vigencia del reglamento correspondiente.

c) **Campaña de comunicación pública:** El MOPT y el COSEVI ejecutarán una campaña masiva de información dirigida a la ciudadanía, mediante medios de comunicación nacionales, redes sociales y señalización vial temporal en los principales corredores, explicando las nuevas reglas de circulación por carril, el funcionamiento del sistema de fusión en cremallera y las sanciones aplicables por su incumplimiento.

d) **Instalación de señalización y sistemas de control:** El MOPT procederá a la rotulación de velocidades mínimas por carril en las autopistas nacionales y a la instalación de cámaras homologadas en los principales puntos de fusión de carriles identificados por la Dirección de Ingeniería de Tránsito, conforme a los parámetros técnicos establecidos en el Transitorio I.

El incumplimiento de los plazos establecidos en este transitorio por parte de los jerarcas responsables constituirá falta grave para efectos del régimen disciplinario de la función pública.

Rige a partir de su publicación

PEDRO ROJAS GUZMÁN
DIPUTADO