



3 de octubre de 2025
AL-DEST-IJU-340-2025

Señor
Edel Reales Novoa
Gerente Departamento
Secretaría del Directorio
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 24.710

Estimado señor:

Me permito remitirle el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N° 24.710** Proyecto de ley: **“LEY QUE MULTA ACROBACIAS Y MANIOBRAS NEGLIGENTES EN MOTOCICLETAS Y VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES.”**

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/lsch 3-10-2025



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU -340-2025

INFORME DE: PROYECTO DE LEY DICTAMINADO

**“LEY QUE MULTA ACROBACIAS Y MANIOBRAS NEGLIGENTES EN
MOTOCICLETAS Y VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES”**

EXPEDIENTE N° 24.710

INFORME JURÍDICO DE TEXTO SUSTITUTIVO

REVISIÓN Y AUTORIZACIÓN FINAL

FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ



3 DE OCTUBRE DE 2025

TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS	4
III. TECNOLOGÍA Y PERSONAL POLICIAL EN LA SUPERVISIÓN DE CONDUCTAS VIALES DE RIESGO	5
IV. .-ACCIDENTES: POR AÑO, CANTIDAD DE ACCIDENTES, PERSONAS HERIDAS, FALLECIDOS, MOTOS INVOLUCRADAS	6
V. DELITOS RELACIONADOS A HECHOS DE TRÁNSITO (LESIONES CULPOSAS, HOMICIDIOS CULPOSOS Y CONDUCCIÓN TEMERARIA)	7
VI. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	11
VII. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	13
VIII. CONSIDERACIONES FINALES	22
IX. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA	22
X. ASPECTO DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO	23
Votación	23
Delegación	23
Consultas	23
Obligatorias	23
XI. FUENTES	23





AL-DEST- IJU-340-2025

INFORME JURÍDICO¹

**“LEY QUE MULTA ACROBACIAS Y MANIOBRAS NEGLIGENTES EN
MOTOCICLETAS Y VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES”**

Expediente N.º 24.710

I. RESUMEN DEL PROYECTO

La presente iniciativa de ley pretende sancionar las *“maniobras y acrobacias dentro de las multas categoría A que se regulan mediante la Ley N° 9078, elevando los montos de la sanción por realizar dichas acciones, así como incorporándolas dentro de la legislación. Además, se actualiza la referencia a conducción temeraria que hace el inciso b) del artículo 143 de la Ley N° 9078, ya que actualmente se hace referencia al artículo 254 bis del Código Penal, cuando debería hacer referencia al artículo 261 de esta normativa citada”*.

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

EXPEDIENTE N°: 16.484 REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 117 Y 128 DEL CÓDIGO PENAL, PARA AUMENTAR LAS SANCIONES CONTRA LOS CONDUCTORES IRRESPONSABLES

ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN: Archivado desde el 9 de junio de 2011. Dictaminado Negativo Unánime en la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.

EXPEDIENTE N°: 17.728 LEY PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO PROVOCADOS POR CONDUCTORES TEMERARIOS

¹ Informe integrado, elaborado por Algérie Vanessa Ugalde Chavarría y María Cecilia Campos Quirós, Asesoras. Supervisado por Llihanny Linkimer Bedoya, Jefa de Área Económica Administrativa y Ruth Xinia Ramírez Corella, Jefa de Área Sociambiental. Revisión final por Fernando Martínez Campos, Gerente del Departamento de Servicios Técnicos.



ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN: Archivado desde el 11 de marzo de 2014. Dictaminado Negativo Unánime en la Comisión Permanente Especial de Juventud, Niñez y Adolescencia.

EXPEDIENTE N°: 23.334 LEY PARA LA PÉRDIDA DE LA LICENCIA COMO INFRACCIÓN DE TRÁNSITO POR LA PARTICIPACIÓN EN PIQUES ILEGALES

ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN: Convertido en Ley N° 10402 del 14 de noviembre de 2023.

III. TECNOLOGÍA Y PERSONAL POLICIAL EN LA SUPERVISIÓN DE CONDUCTAS VIALES DE RIESGO

En relación con la posibilidad de que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), en coordinación con la Policía de Tránsito, disponga actualmente de recursos tecnológicos y humanos para la detección en tiempo real de acrobacias y maniobras temerarias en la vía pública, la institución aclara que este tipo de conductas deben ser verificadas directamente por un oficial de tránsito para que proceda su sanción conforme a la normativa vigente. (MOPT, 2025)

Específicamente, ante la observación de una infracción a lo establecido en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, el oficial está facultado para aplicar de inmediato la sanción correspondiente. (MOPT, 2025)

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) señala que los dispositivos tecnológicos actualmente disponibles cumplen una función auxiliar en las labores de vigilancia y control del tránsito, pero no constituyen mecanismos válidos para la imposición de sanciones en ausencia del funcionario competente.

En cuanto a la posibilidad de implementar tecnología que permita la detección y sanción automatizada de infracciones en tiempo real, sin intervención directa del oficial de tránsito, el MOPT indica que no se cuenta, hoy en día, con dicho equipamiento. No obstante, se dispone de instrumentos como cámaras corporales (body cams), radares de velocidad, sonómetros y alcoholímetros, los



cuales se emplean como apoyo operativo en las funciones de fiscalización policial. (MOPT, 2025)

Asimismo, en cuanto al personal policial, es de conocimiento general a nivel país, del faltante de recurso humano policial para atender las necesidades que se presentan en las vías públicas. (MOPT, 2025)

IV. .-ACCIDENTES: POR AÑO, CANTIDAD DE ACCIDENTES, PERSONAS HERIDAS, FALLECIDOS, MOTOS INVOLUCRADAS

La Policía de Tránsito lleva un registro general de los accidentes anuales, que se atienden a lo largo y ancho del territorio nacional (MOPT, 2025):

Registro general de accidentes anuales

(Cifras a junio 2025)

AÑO	CANTIDAD DE ACCIDENTES	CANTIDAD DE PERSONAS HERIDAS	CANTIDAD DE FALLECIDOS	CANTIDAD DE MOTOS INVOLUCRADAS
2022	72446	13788	485	227
2023	78493	15780	517	225
2024	80067	14141	505	267
2025	36227	6164	307	177

Fuente: MOPT-Julio 2025.

Con base en los datos contenidos en la tabla "Registro general de accidentes anuales (Cifras a junio 2025)", se observa una evolución significativa en los



indicadores de siniestralidad vial entre los años 2022 y el primer semestre de 2025.

Durante el periodo 2022-2024, la cantidad de accidentes muestra una tendencia creciente: en 2022 se registraron 72,446 accidentes, cifra que aumentó a 78,493 en 2023 y alcanzó los 80,067 en 2024. Esta progresión sugiere un incremento sostenido en la ocurrencia de incidentes viales.

Sin embargo, en lo que va del año 2025, hasta junio, se han reportado 36,227 accidentes, lo que representa menos de la mitad de los casos registrados en el año anterior. Es importante destacar que esta cifra corresponde únicamente al primer semestre, por lo que no permite aún establecer una comparación definitiva con los años completos anteriores.

En cuanto al número de personas heridas, se observa un comportamiento similar. En 2022 se reportaron 13,788 lesionados, cifra que aumentó a 15,780 en 2023. En 2024 se registró una leve disminución a 14,141, y en el primer semestre de 2025 se contabilizan 6,164 personas heridas. Aunque esta cifra es considerablemente menor, debe interpretarse con cautela, dado que el año aún no ha concluido.

Respecto a los fallecimientos, las cifras se mantienen relativamente estables entre 2022 y 2024, con 485, 517 y 505 muertes respectivamente. En 2025, hasta junio, se han reportado 307 fallecidos, lo que podría indicar una reducción en la mortalidad vial si la tendencia se mantiene durante el segundo semestre. No obstante, cualquier conclusión definitiva deberá esperar al cierre del año.

Finalmente, el número de motocicletas involucradas en accidentes presenta variaciones menos consistentes. En 2022 y 2023 se registraron 227 y 225 motocicletas respectivamente, mientras que en 2024 hubo un aumento a 267. En el primer semestre de 2025, se han contabilizado 177 motocicletas involucradas.

V. DELITOS RELACIONADOS A HECHOS DE TRÁNSITO (LESIONES CULPOSAS, HOMICIDIOS CULPOSOS Y CONDUCCIÓN TEMERARIA)

Como aclaración inicial, es importante señalar que la Sección de Delitos Contra la Integridad Física y Tránsito, específicamente la Unidad de Tránsito del



Organismo de Investigación Judicial (OIJ), tiene competencia para investigar casos en los que se produzcan lesiones o muertes derivadas de accidentes de tránsito de naturaleza culposa. (OIJ-Dirección General, 2025)

Además, esta unidad atiende otros delitos vinculados al ámbito vial, tales como:

- Abuso de autoridad, cometido por oficiales de tránsito o personas funcionarias relacionados con el código de tránsito.
- Cohecho, cuando involucra a oficiales de tránsito.
- Concusión, también atribuida a funcionarios(as) de tránsito.
- Conducción temeraria.
- Estafas realizadas por personas conocidas como “gavilanes”.
- Falsificación de documentos relacionados con materia de tránsito.
- Alteración de señas y marcas viales.
- Uso de documentos falsos en el contexto de tránsito.
- Usurpación de autoridad en el ámbito de tránsito.

En lo que respecta a la conducción temeraria, regulada en el artículo 261 bis del Código Penal, se indica que este tipo de hechos, en la mayoría de los casos, son tramitados bajo la modalidad de flagrancia. En caso de que el Ministerio Público requiera la ejecución de diligencias adicionales, el OIJ colabora en su realización conforme a los procedimientos establecidos.

El análisis de los delitos relacionados con hechos de tránsito, como lesiones culposas, homicidios culposos y conducción temeraria, revela una estructura operativa compleja que involucra múltiples instituciones.

El Organismo de Investigación Judicial (OIJ) cuenta con herramientas tecnológicas como cámaras de video, cámaras fotográficas y drones recientemente adquiridos, que fortalecen la capacidad de investigación en el campo. Además, mantiene una coordinación constante con el equipo de Ingeniería Forense para realizar los peritajes necesarios, así como con otros



departamentos de Ciudad Judicial, lo que permite una atención integral de los casos. (OIJ-Dirección General, 2025)

La atención inicial de estos hechos recae en la Policía de Tránsito, que dispone de instrumentos como radares de velocidad, sonómetros y pruebas de alcoholemia mediante alco-sensor. También se realizan pruebas toxicológicas en laboratorios forenses.

Cuando el Ministerio Público solicita la intervención del OIJ, se llevan a cabo diligencias como la recolección de testimonios, visitas al sitio del incidente, obtención de evidencia visual (videos, fotografías, reconocimientos fotográficos), peritajes especializados y rastreos telefónicos. Estas acciones buscan establecer vínculos entre el sujeto investigado y el hecho en cuestión. (OIJ-Dirección General, 2025)

Impacto de la propuesta en la carga operativa

Respecto a la carga operativa, la eventual aprobación de la reforma legislativa implicaría un aumento significativo en el volumen de trabajo de las unidades investigativas. Esto se debe al incremento en el número de denuncias que deberían ser atendidas, lo que conlleva más trabajo de campo y elaboración de informes técnicos.

Esta situación demandaría la contratación de más personal y la implementación de procesos de capacitación en materia de tránsito, dado que, aunque no se trata de una materia penal estricta, la educación vial está estrechamente relacionada con la resolución de denuncias penales, especialmente en casos donde se incumple el deber de cuidado. (OIJ-Dirección General, 2025)

Coordinación interinstitucional

En cuanto a la coordinación interinstitucional, el OIJ señala que actualmente existe una articulación efectiva con los jefes de la Policía de Tránsito y con el Ministerio Público, lo que permite desarrollar investigaciones oportunas y eficaces.

Aunque no se han establecido protocolos específicos para abordar este tipo de infracción, se trabaja bajo la dirección funcional del Ministerio Público, en



comunicación constante con el fiscal a cargo, quien supervisa el avance de la investigación y recomienda las diligencias necesarias. Esta dinámica permite una respuesta institucional articulada ante los hechos de tránsito que requieren investigación penal.

Estadísticas y precedentes: Lesiones Culposas derivadas de accidentes de tránsito

En relación con las estadísticas y precedentes, el Organismo de Investigación Judicial (OIJ) confirma que actualmente se investigan casos en los que, producto de una maniobra indebida, el sospechoso causa lesiones a personas o daños a estructuras.

Estos hechos se tipifican como Lesiones Culposas o Daños, y aunque no son frecuentes, sí se han registrado eventos que demandan la asignación de personal y recursos para su investigación. Las denuncias más recurrentes en la Unidad de Tránsito del OIJ están relacionadas con Lesiones Culposas derivadas de accidentes de tránsito, incluyendo consultas sobre incidentes que involucran maniobras peligrosas y acrobacias en vías públicas.

En cuanto a los precedentes judiciales, se han identificado dificultades técnicas y legales en el tratamiento de estos casos. Es común que los expedientes ingresen inicialmente al Juzgado de Tránsito, pero al determinarse la existencia de lesiones, dicho juzgado se declara incompetente y remite el caso a la fiscalía.

Esta, a su vez, lo transfiere al OIJ para realizar las diligencias correspondientes. Este proceso puede tardar varios meses, lo que conlleva la pérdida de evidencia clave como testimonios de testigos o grabaciones de cámaras de seguridad, afectando la resolución efectiva del caso. Por ello, se considera que los tiempos de respuesta podrían optimizarse.

Efecto Disuasorio de la medida propuesta

Respecto a la efectividad esperada de la reforma, el OIJ considera que la inclusión de esta infracción como gravísima tendría un efecto disuasorio real en materia de tránsito. No solo impactaría económicamente al infractor, sino que podría implicar la pérdida de la licencia de conducir y fomentar una mayor conciencia sobre la conducción responsable. (OIJ-Dirección General, 2025)



VI. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE²

El proyecto de ley tiene una vinculación con los ODS de la Agenda 2030:

- Nula.
- Poco precisa o tangencial, no quedando muy clara una relación estrecha entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los propósitos del proyecto.
- Multidimensional, integral e interconectada con la Agenda 2030 establecida en los ODS.











De tal manera, el proyecto de ley presenta una afectación sobre la Agenda 2030:

- Positiva
- Negativa
- N/A

Explicación general sobre el grado de vinculación y la afectación que presenta el proyecto sobre la Agenda 2030	<p>El proyecto de ley presenta una vinculación tangencial con afectación positiva sobre la Agenda 2030, presente en los ODS 3 “Salud y Bienestar” y 16 “Paz, Justicia e Instituciones Sólidas”.</p> <p>Lo anterior, por cuanto los propósitos del proyecto para sancionar las maniobras y acrobacias dentro de las multas categoría A que se regulan mediante la Ley N° 9078, se vinculan con las metas asociadas a reducir</p>
--	---

² Información suministrada por el licenciado Tonatiuh Solano Herrera, Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa



	<p>el número de lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito (ODS 3) y garantizar el fortalecimiento del Estado de Derecho (ODS 16), al pretender actualizar la legislación en la materia.</p> <p>No obstante, la viabilidad de la iniciativa dependerá del respectivo informe jurídico, en aspectos como por ejemplo la falta de precisión en los términos que se emplean en la adición del inciso i) al artículo 150 de la Ley N° 9078, pues no se precisa en “acrobacias” y “maniobras negligentes”, como sí lo hace el título de la iniciativa.</p>	
Objetivo de Desarrollo Sostenible	ODS vinculados en el proyecto	¿Por qué el proyecto tiene vinculación?
 Fin de la pobreza		
 Hambre Cero		
 Salud y Bienestar	X	Los propósitos del proyecto se vinculan con la metas asociada a reducir el número de lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito.
 Educación de calidad		
 Igualdad de Género		
 Agua Limpia y Saneamiento		
 Energía Asequible y no contaminante		
 Trabajo decente y crecimiento económico		
 Industria, innovación e infraestructura		
 Reducción de desigualdades		
Ciudades y comunidades		



	sostenibles		
	Producción y consumo responsables		
	Acción por el clima		
	Vida submarina		
	Vida de ecosistemas terrestres		
	Paz, justicia e instituciones sólidas	X	Apunta hacia garantizar el fortalecimiento del Estado de Derecho, al pretender actualizar la legislación en la materia.
	Alianzas para lograr los objetivos		

VII. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

Artículo 1-

Para una mayor comprensión de la iniciativa se presenta seguidamente un cuadro comparativo, en el cual se incluyen a la izquierda la normativa vigente y a la derecha la reforma propuesta.

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 143</p> <p>(...)</p> <p>b) Al conductor que circule en cualquier vía pública a una velocidad</p>	<p>Artículo 143</p> <p>(...)</p> <p>b) Al conductor que circule en cualquier vía pública a una velocidad</p>



<p>superior a los ciento veinte kilómetros por hora, siempre que no se trate de competencias de velocidad ilegales denominadas piques, las que se encuentran contempladas en el artículo 254 bis del Código Penal, Ley N.º 4573, de 4 mayo de 1970, y sus reformas.</p> <p>(...)</p>	<p>superior a los ciento veinte kilómetros por hora, siempre que no se trate de competencias de velocidad ilegales denominadas piques, las que se encuentran contempladas en el artículo 261 bis del Código Penal, Ley N.º 4573, del 4 mayo de 1970, y sus reformas.</p>
<p>ARTÍCULO 143.- Multa categoría A</p> <p>Se impondrá una multa de doscientos ochenta mil colones (¢280.000) sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:</p> <p>a) A quien conduzca bajo la influencia de bebidas alcohólicas en las siguientes condiciones de concentración de presencia de alcohol en sangre o aire espirado:</p> <p style="padding-left: 40px;">i) Superior a cero coma cincuenta gramos (0,50 g) por cada litro de sangre y hasta cero coma setenta y cinco gramos (0,75 g) para cada litro de sangre, o superior a cero coma veinticinco miligramos (0,25 mg) y hasta cero coma treinta y ocho miligramos (0,38 mg) en aire espirado; en ambos supuestos para cualquier tipo</p>	<p>Artículo 143.- Multa categoría A</p> <p>(...)</p>



de conductor.

ii) Superior a cero coma veinte gramos (0,20 g) hasta cero coma cincuenta gramos (0,50 g) de alcohol por cada litro de sangre, o superior a cero coma diez miligramos (0,10 mg) hasta cero coma veinticinco miligramos (0,25 mg) por cada litro de sangre en aire espirado; en ambos supuestos para conductores profesionales y para aquellos conductores con licencia de conducir emitida por primera vez dentro de un plazo menor de tres años.

b) Al conductor que circule en cualquier vía pública a una velocidad superior a los ciento veinte kilómetros por hora, siempre que no se trate de competencias de velocidad ilegales denominadas piques, las que se encuentran contempladas en el artículo 254 bis del Código Penal, Ley N.º 4573, de 4 mayo de 1970, y sus reformas.

c) A quien conduzca con licencia que haya sido suspendida por infracciones a la presente ley.

d) Al conductor que adelante en curvas, intersecciones, cruces de



ferrocarril, puentes, túneles, pasos a desnivel, por el espaldón, por el costado derecho.

e) Al conductor que invada el carril adjunto que se encuentre separado por una línea de barrera de trazo continuo, a excepción de lo establecido en el artículo 100.

f) Al conductor que infrinja la prohibición de giro en U y giro a la izquierda en lugares donde haya señalamiento vertical y horizontal.

g) Al conductor que se niegue a acatar el requerimiento del artículo 208 de esta ley de someterse a una prueba de alcoholimetría.

h) Producir ruido o emisiones de gases, humos o partículas contaminantes que excedan los límites establecidos, de conformidad con el artículo 38 y el artículo 39 de esta ley.

i) Al conductor que realice maniobras con un vehículo automotor o asistido en vías públicas terrestres u opere el mismo, de forma distinta a la forma natural o técnica para hacerlo o permita que su o sus acompañantes lo hagan; acciones para las cuales no exista una sanción distinta en la presente ley.



<p>Artículo 150</p> <p>(...)</p> <p>b) Por infracciones categoría A, según lo establecido en los incisos a) y b) del artículo 143 de la presente ley.</p> <p>(...)</p>	<p>Artículo 150</p> <p>(...)</p> <p>b) Por infracciones categoría A, según lo establecido en los incisos a), b) e i) del artículo 143 de la presente ley.</p> <p>(...)</p>
--	--

Es pertinente indicar que el presente informe se elabora de conformidad con el texto sustitutivo aprobado en la Sesión Ordinaria N°. 17, del 20 de agosto de 2025 de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Jurídicos.

La tipificación de las conductas como delitos, el quantum de las penas y sanciones constituyen facultades constitucionales otorgadas por nuestra Carta Magna a las señoras y señores diputados, siendo la Asamblea Legislativa el órgano constitucionalmente facultado para regular e implementar la política criminal; sin embargo, esta política está limitada por la observancia de los principios de racionalidad y proporcionalidad constitucional. De conformidad con estos principios, la respuesta jurisdiccional a un determinado conflicto o asunto debe ser necesaria y proporcional al problema planteado.

Sobre la potestad de los legisladores y legisladoras para dictar política criminal, la Sala Constitucional, en lo conducente, ha dictado lo siguiente:

"En atención a lo previsto en el artículo 39 constitucional, compete a la Asamblea Legislativa definir cuáles conductas deben ser calificadas y sancionadas como delito. La definición de cuáles bienes jurídicos deben ser resguardados por el Derecho Penal, es una decisión de carácter político criminal, que corresponde adoptar al legislador; no obstante, como ha advertido en diversas oportunidades esta Sala, el ejercicio de dicha competencia encuentra limitaciones que derivan de los principios, derechos y garantías consagrados por el Derecho de la Constitución, dentro de los cuales, tienen un papel preponderante los principios



constitucionales de ofensividad o lesividad y de proporcionalidad y de razonabilidad. Así en la sentencia número 2012004790 de las 14:30 horas del 18 de abril de 2012, se indicó: fr) el diseño de la política criminal es competencia del legislador. Es la propia Constitución Política en su artículo 39 la que le asigna al legislador la competencia exclusiva para dictar la política criminal, es decir, determinar las conductas que deben penalizarse y el quantum de la pena, al disponer que la tipificación de conductas y la determinación de las penas está reservado a la ley. De modo que la jurisdicción constitucional lo que puede controlar es, únicamente, que la legislación y la política criminal del Estado se dicte en armonía con el marco constitucional”³

En concordancia con lo anterior, es claro que las personas diputadas son quienes deben estudiar y analizar las conductas sociales con la finalidad de prevenir y reprimir las acciones que lesionen o restrinjan derechos o bienes de las personas y de la colectividad; es decir, deben ejercer la política criminal que les faculta a construir y delimitar el sistema penal costarricense, mediante el ejercicio del control social y el poder punitivo del Estado, siempre observando el Principio de Proporcionalidad y las demás garantías constitucionales, y cuando surjan nuevas conductas que atenten contra la seguridad individual o ciudadana o/y contra los bienes de una o más personas o contra los bienes de la sociedad o del Estado, con el objetivo de mantener la paz. El principio de proporcionalidad equilibra el poder sancionatorio del Estado con los derechos y garantías fundamentales de los individuos, si esto no se acata, se estaría en presencia de una actuación arbitraria y violatoria de los principios y garantías constitucionales.

La Sala Constitucional ha manifestado lo siguiente:

“...cabe señalar que la jurisprudencia de este Tribunal constitucional ha sido clara en reconocer que la política criminal es competencia natural del legislador, de modo tal, que el tema de los delitos y las penas, es propio de su competencia. No obstante como corresponde en toda democracia respetuosa del principio de legalidad, los órganos constituidos deben ejercer sus competencias dentro de los límites que

³ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N°, 13625-2012 de 26 de setiembre de 2012.



marca la Constitución y la ley, entre ellos, como ya se indicó supra, la razonabilidad y proporcionalidad son parámetros de constitucionalidad aplicables a la materia de delitos y penas...⁴ (El resaltado no es del original)

Esta asesoría considera que el proyecto de ley sub examine es propio de la política criminal, sin embargo, es menester indicar que en el numeral 2 de la presente iniciativa de ley se indica "al conductor que realice maniobras con un vehículo automotor o asistido en las vías públicas terrestres u opere el mismo, de forma distinta a la forma natural o técnica para hacerlo o permita que su o sus acompañantes lo hagan..." De la redacción no puede establecerse certeramente cuáles maniobras no pueden realizar las personas conductoras, así como tampoco se entiende cual es la forma natural, puede intuirse que es la correcta conducción de un vehículo bimotor, automotor o similar, y que la manera natural y técnica es de conformidad al ordenamiento jurídico; no obstante, en derecho sancionador la persona juzgadora no puede realizar interpretaciones desde su esfera personal, porque esto podría lesionar los derechos de las personas sometidas al proceso administrativo sancionador o penal, en caso de encuadrar las conductas en un tipo penal, motivo por el cual, la actual iniciativa presenta roces de legalidad y de constitucionalidad, ya que en derecho sancionador, debe garantizarse la seguridad jurídica y el debido proceso. En toda redacción de leyes sancionatorias se debe observar el Principio de Tipicidad y el Principio de Legalidad, principios que obligan a redactar las leyes sancionatorias de manera clara, concisa, precisa y exacta, para que todas las personas conozcan claramente cuales conductas pueden realizar y cuales deben omitir por constituir infracciones administrativas con sanciones económicas, o bien, delitos tipificados en la legislación penal.

Sobre lo anterior, la Sala Constitucional ha manifestado lo siguiente:

"...el principio de legalidad y el de tipicidad constituyen parte esencial del debido proceso, y de las garantías constitucionales propias de un país democrático, de derecho. Consecuencia de los citados principios es la garantía de que no hay, ni puede haber, delito sin que la ley especifique claramente en qué consiste la conducta delictiva pues sólo así podrá el

⁴ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N° 5179 de 4 de abril de 2008.



ciudadano conocer el límite exacto entre lo prohibido y lo permitido por el ordenamiento jurídico penal...” ⁵

Como consecuencia de lo anterior, es importante llamar la atención acerca de la importancia de la correcta construcción de las leyes sancionatorias, la descripción debe ser precisa de las acciones u omisiones que traen como consecuencia sanciones de multa para las personas.

La obligación del Estado de tipificar las sanciones económicas y conductas permitidas para las personas en general deriva del principio de legalidad, cada uno de los delitos o sanciones económicas que se pretenden castigar deben ser descritas con precisión, sin que sea necesario entrar en interpretaciones subjetivas.

En este sentido la Sala Constitucional ha manifestado:

“La deficiente técnica legislativa utilizada al redactar el numeral en comentario es contraria al artículo 39 de la Constitución, pues la norma no permite establecer con claridad cuál es la conducta constitutiva de la infracción punible. La tipicidad exige, como quedó dicho, que las conductas delictivas sean acuñadas en tipos, estos a su vez tienen una estructura básica, con sujeto activo y verbo activo, estructura que puede lograrse con la relación de uno o varios artículos de ley o reglamento, pero es necesario que esté presente para que exista tipo. La utilización de términos genéricos como “Las infracciones a lo dispuesto en esta ley...”, al tipificar una conducta como constitutiva de delito, resulta, por su vaguedad, contraria a lo dispuesto en el artículo 39 de la Constitución y así debe declararse.” ⁶

De mantenerse incólume la redacción del artículo analizado, se podrían estar presentando roces de legalidad y constitucionalidad.

⁵ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N° 05377-2001, del 20 de junio del 2001.

⁶ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Resolución N° 008861 – 1998 15 de diciembre del 1998.



La aprobación de este proyecto de ley es un asunto de conveniencia y oportunidad política, materia reservada de manera exclusiva a la Asamblea Legislativa.

Recomendaciones Técnicas de diversas instituciones en relación con la reforma propuesta

De acuerdo con el OIJ (2025) en materia penal, en donde exista por parte del conductor acrobacias, maniobras o cualquier acción negligente que culmine con la muerte o lesión grave, es importante se valoren las penas, así como el tema de la conciliación (lo cual se permite en la mayoría de los casos).

Una limitante que ha tenido las autoridades en casos de Homicidios Culposos o Lesiones Culposas en donde el sospechoso se dado a la fuga es que esta acción como tal "darse a la fuga", no representa ningún tipo de sanción para la persona que la ejecuta, por lo que se podría valorar el poder castigar este tipo de conducta que atenta de manera directa contra la vida de las personas y la seguridad común.

Esto por cuanto, como se mencionó líneas atrás, estos delitos poseen penas de prisión muy bajas y hasta la conciliación, situación que impide a la policía judicial el poder realizar acciones represivas tales como detener a estas personas y pasarlas al Ministerio Público por los motivos antes expuestos.

De ahí que, las personas especialistas recomiendan valorar la inclusión de una sanción específica para el acto de huir del lugar del accidente, lo cual podría tener un impacto positivo en la reducción de este tipo de delitos. (OIJ-Dirección General, 2025)

En cuanto a las recomendaciones emitidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), se destaca la necesidad de modificar la Ley N.º 9078 para permitir la detención del vehículo con el que se comete la infracción.

Actualmente, no existe un artículo que faculte el retiro de circulación del vehículo (motos) por acrobacias o maniobras negligentes. Por tal razón, las autoridades del MOPT (2025) recomiendan considerar adicionar un inciso al numeral 2 el Artículo 143 I, que permita al oficial de tránsito detener el vehículo



infractor, lo cual contribuiría a desincentivar estas conductas peligrosas. (MOPT, 2025)

De lo contrario, la Policía de Tránsito solo podría aplicar multas y no se impactaría dicha conducta peligrosa con el retiro de circulación de las motocicletas,

Se sugiere incluir en esta reforma a las bicimotos y artefactos similares, dado que se ha detectado su uso en la comisión de este tipo de faltas. Esta medida busca ampliar el alcance de la normativa y fortalecer la capacidad de respuesta ante conductas que ponen en riesgo la seguridad vial.

Se reitera que la reforma propuesta representa un impacto en la carga adicional de trabajo a la que actualmente tienen los investigadores(as). Se requerirá de personal adicional, así como de capacitación especializada.

Asimismo, en relación con el recurso humano policial, se reconoce a nivel nacional la existencia de un déficit de personal, lo cual limita la capacidad de atención efectiva ante las necesidades que se presentan en las vías públicas.

VIII. CONSIDERACIONES FINALES

1. Se reitera que el proyecto de ley es propio de la facultad de legislar sobre política criminal que ostentan las personas legisladoras.
2. Se insiste en la necesidad de revisar la redacción del ordinal dos de la presente iniciativa de ley, con la finalidad de que no incurra en posibles roces de legalidad y de constitucionalidad.
3. Es facultad de las señoras y los señores diputados la decisión de la aprobación o no de la reforma en estudio.
4. Diversas instituciones consideran que la propuesta es necesaria; no obstante, realizan observaciones para mejorar la propuesta.

IX. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA

- Según el tratadista Hugo Alfonso Muñoz Quesada “el título debe identificar la ley: esa es su función. Para lograr tal propósito, el título ha de ser preciso,



exacto, completo, breve y conciso. Por lo tanto, el título de este proyecto ha de reflejar su contenido, es decir, “Reforma del inciso b) y Adición de un inciso i) al artículo 143 y Reforma del inciso b) del artículo 150 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N.º 9078, del 04 de octubre del 2012”

X. ASPECTO DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO

Votación

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 119 de nuestra Constitución Política, este proyecto de ley requiere para su aprobación de la mayoría absoluta de los votos presentes de los miembros de la Asamblea Legislativa. Sin embargo, por ser una iniciativa de consulta obligatoria a la Corte Suprema de Justicia, debe tenerse en cuenta que en caso de que esta se oponga al proyecto, se requerirá mayoría calificada para su aprobación.

Delegación

La iniciativa podría ser delegada en una Comisión con Potestad Legislativa Plena, ya que no se encuentra en ninguno de los supuestos del artículo 124 constitucional. Sin embargo, si la Corte Suprema de Justicia se opone a la iniciativa, la delegación no sería viable, debido a la mayoría calificada que se requiere para su aprobación.

Consultas

Obligatorias

- Corte Suprema de Justicia

XI. FUENTES

Normativa:



- Constitución Política de la República de Costa Rica, del 7 de noviembre de 1949 y sus reformas.
- Código Penal, Ley N.º Ley N° 4573 de 4 de mayo de 1970.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N.º 9078, del 04 de octubre del 2012.

Jurisprudencia:

- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N°, 13625-2012 de 26 de setiembre de 2012.
- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N° 5179 de 4 de abril de 2008.
- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Resolución N° 008861 – 1998 15 de diciembre del 1998.
- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N° 05377-2001, del 20 de junio del 2001.

Elaborado por: avuch
/*Isch// 3-10-2025
c. arch// 24710 IJU-SIST-SIL