

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

**COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE ASUNTOS MUNICIPALES
Y DESARROLLO LOCAL PARTICIPATIVO**

**REFORMA DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES
Y SEGURIDAD VIAL PARA REDUCIR LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS
URBANAS NO DEMARCADAS Y MODIFICAR SANCIONES POR EXCESO
DE VELOCIDAD (anteriormente denominado: REFORMA A VARIOS
ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES
Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.º 9078, DE 26 DE OCTUBRE DE 2012, Y
SUS REFORMAS (LÍMITES DE VELOCIDAD))**

Expediente N. 22.927

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA
03 de octubre de 2024

TERCERA LEGISLATURA
Del 1º de mayo de 2024 al 30 de abril de 2025

SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS
Del 1º de agosto de 2024 al 31 de octubre de 2024

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS III
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Los suscritos Diputados y Diputadas, miembros de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo, presentamos el presente dictamen afirmativo de mayoría sobre el expediente N.º 22.927 “REFORMA A VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N.º 9078, DE 26 DE OCTUBRE DE 2012, Y SUS REFORMAS (LÍMITES DE VELOCIDAD)”, presentado a la corriente legislativa por la diputado **Daniel Isaac Ulate Valenciano**, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N.º 48 11 de marzo de 2022, rendimos el presente **dictamen afirmativo de mayoría** con base en los siguientes aspectos:

A. Resumen del Proyecto

El Proyecto de Ley N.º 22.927, denominado “Reforma de varios artículos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N.º 9078 de 26 de octubre de 2012 y sus reformas (Límites de velocidad)”, tiene como objetivo principal modificar las disposiciones vigentes sobre los límites de velocidad en zonas urbanas de alta densidad poblacional y establecer nuevas sanciones relacionadas con el incumplimiento de estos límites. Esta propuesta responde a la necesidad de ajustar los parámetros de velocidad permitidos en función de la evidencia científica y técnica disponible, que demuestra una relación directa entre el aumento de la velocidad de los vehículos y la gravedad de los accidentes de tránsito.

El proyecto plantea dos reformas fundamentales:

1. Reducción de los límites de velocidad en zonas urbanas de alta densidad poblacional, bajando el límite de 50 kilómetros por hora a 40 kilómetros por hora, con el fin de reducir la ocurrencia de accidentes y minimizar las lesiones graves o mortales que suelen asociarse a los accidentes en áreas urbanas.
2. Incorporación de una sanción por exceder en un 10% el límite máximo de velocidad establecido, eliminando así el margen de tolerancia actual. Este cambio tiene como propósito mejorar la capacidad de regulación y sanción en materia de velocidad, garantizando una aplicación más estricta de los límites establecidos.

La base técnica de la propuesta radica en estudios que vinculan directamente la velocidad con la severidad de los accidentes. Por ejemplo, un incremento de 20 km/h sobre el límite establecido aumenta en un 60% la probabilidad de que ocurran accidentes mortales. Asimismo, los márgenes de tolerancia actualmente permitidos se han señalado como un factor que aumenta el riesgo en las vías urbanas, de modo que su eliminación está orientada a mejorar la seguridad vial en el país.

El proyecto también menciona la necesidad de que las regulaciones sobre límites de velocidad sean congruentes con la precisión de los medidores de velocidad de los vehículos, los cuales, en Costa Rica, no son verificados adecuadamente en las revisiones técnicas. De esta manera, se busca un equilibrio entre las capacidades técnicas de los dispositivos de medición y la aplicación justa de las sanciones.

B. TRÁMITE LEGISLATIVO DEL PROYECTO DE LEY

- a) Esta iniciativa fue presentada el 2 de marzo de 2022 por el Diputado Daniel Isaac Ulate Valenciano.
- b) Fue publicada en el Diario Oficial La Gaceta N.º 48, el 11 de marzo de 2022.
- c) Recepción del proyecto en la Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos el 14 de marzo de 2022.
- d) Recepción del proyecto en la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales el 31 de marzo de 2022.
- e) Ingreso en el orden del día y debate de la comisión el 31 de marzo de 2022.
- f) La iniciativa de ley fue consultada a las siguientes instituciones y organizaciones:
 - Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM)
 - Colegio de Arquitectos
 - Colegio de Ingenieros Civiles
 - Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos
 - Todas las Municipalidades del País
 - Organización Panamericana de la Salud (OPS)
 - Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)
- g) El día 11 de agosto 2022 se realizan las consultas obligatorias a las siguientes instituciones:
 - Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM)
 - Todas las Municipalidades del País

C. RESPUESTAS RECIBIDAS

INSTITUCIÓN/ORGANIZACIÓN	CRITERIO EMITIDO
Municipalidad de Atenas Oficio MAT-GJ-672022-02 02 de mayo de 2022	Criterio positivo: La municipalidad no encuentra objeciones para la aprobación del proyecto, afirmando que "no afecta las competencias, capacidades, hacienda, autonomía, y objetivos de la Municipalidad". Además, recalca que no se opone al avance legislativo del proyecto, al considerar que no existe ningún impacto negativo sobre sus funciones

<p>Municipalidad de Santa Ana Oficio FPUSC-CM-23-2022 28 de abril de 2022</p>	<p>Criterio positivo: Se aprueba por unanimidad el criterio positivo del asesor legal de la municipalidad, concluyendo que el proyecto "no afecta ninguna normativa ni presupuesto municipal". El Concejo Municipal recomienda que el proyecto continúe su curso en la Asamblea Legislativa y no presenta oposición a las modificaciones propuestas.</p>
<p>Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) Oficio AL-1376-2022 22 de abril de 2022</p>	<p>Criterio positivo con enfoque técnico: Fundamenta su apoyo al proyecto a partir de estudios y estadísticas que demuestran que los límites de velocidad actuales en zonas urbanas aumentan considerablemente el riesgo de accidentes graves. Se basa en la Guía de Seguridad Vial de la OMS y en análisis técnicos realizados por el propio Consejo que revelan que la reducción del límite de velocidad a 40 km/h podría reducir en un 30% la gravedad de los accidentes en áreas urbanas. Asimismo, enfatiza la eliminación del margen de tolerancia del 10%, considerando que dicho margen introduce una zona de riesgo no controlada que permite comportamientos inadecuados por parte de los conductores. El Consejo advierte que, en contextos de alta densidad poblacional, incluso pequeñas desviaciones del límite de velocidad incrementan las probabilidades de accidentes fatales, especialmente para peatones y ciclistas.</p> <p>Además, recomienda que el proyecto establezca una tipificación más detallada de las sanciones, de manera que no se preste a interpretaciones ambiguas en cuanto al grado de la infracción:</p> <p>"... es necesario para hacer efectivo el propósito de la conducta tipificada como sanción, el mantener la sistemática actual del referente a los kilómetros por hora involucrados y no un porcentaje como se observa en la propuesta, por un error conceptual en la formulación".</p>
<p>Municipalidad de Cartago Oficio AL-134-2022 19 de abril de 2022</p>	<p>Criterio positivo: Considera que la propuesta "conviene a los intereses de la comunidad cartaginesa", al disminuir el límite de velocidad en zonas urbanas altamente pobladas, lo que contribuirá a mejorar la seguridad vial. También resalta que el proyecto "no afecta la autonomía municipal", siendo esta una de las principales</p>

	razones para apoyar su avance en la Asamblea Legislativa.
Colegio de Ingenieros Civiles (CFIA) Oficio CIC-0164-2023 abril de 2023	<p>Criterio positivo con observaciones técnicas detalladas: Emite un apoyo técnico al proyecto, indicando que la reducción de la velocidad en zonas urbanas densamente pobladas responde a las recomendaciones internacionales en materia de seguridad vial, particularmente aquellas promovidas por la Organización Mundial de la Salud (OMS).</p> <p>Advierte que velocidades por encima de los 40 km/h en entornos urbanos pueden incrementar la gravedad de los accidentes en un 60%, lo cual justifica la reducción propuesta. Sin embargo, recomienda modificar la redacción del artículo referente a las sanciones, argumentando que el uso de porcentajes (10% de exceso sobre el límite permitido) genera ambigüedad y podría resultar en aplicaciones desiguales de las sanciones.</p> <p>Se sugiere que, en lugar de porcentajes, se utilicen incrementos absolutos en kilómetros por hora para definir las infracciones. Este enfoque permitiría mayor claridad y evitaría que conductores reciban sanciones desproporcionadas en función de pequeños márgenes de exceso, los cuales no representan el mismo riesgo en todas las zonas urbanas.</p> <p>Además, subraya la importancia de que el proyecto establezca criterios claros sobre la homologación de los dispositivos de medición de velocidad, asegurando que sean confiables y que su precisión esté garantizada por los estándares nacionales e internacionales.</p>
Municipalidad de San Ramón Oficio MSR-AM-GM-GJ-216-2022 10 de mayo de 2022	<p>Criterio positivo: Considera que el proyecto es acertado al reducir los límites de velocidad en zonas urbanas, ya que existe una correlación directa entre la velocidad y la gravedad de los accidentes. Asimismo, asegura que el proyecto "no afecta la autonomía municipal" y recomienda su aprobación por la Asamblea Legislativa.</p>

<p>Municipalidad de Santa Ana Oficio 417, 2022 12 de mayo de 2022</p>	<p>Criterio positivo: Se indica que el proyecto "contribuirá a la seguridad de las comunidades locales", al regular los límites de velocidad de manera más estricta. Además, no se observan afectaciones a la gestión municipal ni a sus competencias. Se apoya el avance del proyecto en la Asamblea Legislativa.</p>
<p>Municipalidad de Cartago Oficio AM-INF-119-2022 4 de mayo de 2022</p>	<p>Criterio positivo: Considera que "el proyecto beneficia a las zonas urbanas densamente pobladas", en las que la reducción de la velocidad contribuirá a disminuir accidentes. Resalta que la iniciativa no afecta la autonomía ni las finanzas municipales, por lo que recomiendan su aprobación.</p>
<p>Municipalidad de Alajuela Oficio MA-SCM-828-2022 9 de mayo de 2022</p>	<p>Criterio positivo: No observa objeciones al proyecto de ley, ya que "no afecta la autonomía municipal" ni impone cargas administrativas adicionales. Por el contrario, consideran que la reducción del límite de velocidad es beneficiosa para la comunidad y solicitan que el proyecto avance en la Asamblea Legislativa.</p>
<p>Municipalidad de Hojancha Oficio SCMH-154-2022 19 de abril de 2022</p>	<p>Criterio positivo: Apoya el proyecto de ley tras el dictamen de la Comisión de Asuntos Jurídicos. Resaltan que la reforma a los límites de velocidad a 40 km/h en zonas urbanas y la multa de ¢20.000 son medidas acertadas para garantizar mayor seguridad en vías públicas y reducir el riesgo de accidentes.</p>
<p>Municipalidad de Santa Cruz Oficio SM-1019-EXT-08-2022 23 de mayo de 2022</p>	<p>Criterio positivo: No emite observaciones ni recomendaciones adicionales al proyecto. Sin embargo, expresan su acuerdo con la propuesta y consideran que las reformas son necesarias para mejorar la seguridad vial en el cantón.</p>
<p>Municipalidad de Acosta Oficio SM-219-2022 12 de mayo de 2022</p>	<p>Criterio negativo: No apoya el proyecto de ley, señalando que no consideran apropiadas las reformas planteadas. El acuerdo fue unánime y se remitió a la Asamblea Legislativa con la recomendación de no continuar con la iniciativa en su estado actual.</p>
<p>Municipalidad de Grecia Oficio SEC-3585-159-2022 29 de abril de 2022</p>	<p>Criterio positivo: Apoya el proyecto de ley en su totalidad. Resaltan que la reducción de los límites de velocidad es necesaria para garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas en zonas urbanas densamente pobladas.</p>

<p>Municipalidad de Turrialba Oficio SM-495-2022 28 de abril de 2022</p>	<p>Criterio positivo con observaciones técnicas: Señala que los medidores de velocidad en el país no siempre son verificados, lo cual puede afectar la precisión de las multas. Aconsejan la incorporación de un margen de tolerancia alineado con la precisión de los medidores de velocidad. Sin embargo, apoyan la reducción de la velocidad a 40 km/h en zonas urbanas.</p>
<p>Municipalidad de Naranjo Oficio SM-CONCEJO-299-2022 18 de abril de 2022</p>	<p>Criterio positivo con observaciones: Apoya el proyecto siempre y cuando se elimine la inclusión del inciso bb) en el artículo 147 de la Ley de Tránsito. Consideran que esta adición no es necesaria y podría generar confusiones en la interpretación de las sanciones.</p>
<p>Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM) Oficio PE-AJ-0083-2023 11 de abril de 2023</p>	<p>Criterio positivo con recomendaciones: Destaca que el proyecto es relevante para los cuerpos policiales municipales, ya que establece los límites de velocidad de manera clara. Sin embargo, sugieren que se consulte directamente a los gobiernos locales para que estén involucrados en la implementación de la ley, considerando las responsabilidades que recaen en la Policía Municipal en materia de tránsito.</p>
<p>Municipalidad de Esparza Oficio SM-426-2022 06 de mayo de 2022</p>	<p>Criterio positivo con observaciones: Señala que el proyecto presenta fundamentos técnicos adecuados, pero recomiendan que se refuercen los estudios estadísticos que respaldan las sanciones propuestas. Consideran que la reducción de la velocidad es positiva, pero que se debe fortalecer la parte técnica del proyecto para garantizar su efectividad.</p>
<p>Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) Oficio DE-2022-1759 8 de junio de 2022</p>	<p>Criterio positivo con recomendaciones técnicas: El COSEVI reitera su apoyo al proyecto, fundamentando que la reducción del límite de velocidad es una medida coherente con las políticas de seguridad vial a nivel internacional. El Consejo destaca la necesidad de establecer disposiciones específicas para los dispositivos de control de velocidad, recomendando que se incluya en el proyecto un apartado sobre la calibración, verificación y mantenimiento periódico de estos dispositivos, para garantizar que las sanciones sean aplicadas de manera justa y equitativa. Además, el COSEVI sugiere que se preste especial atención a la correcta delimitación de las zonas urbanas de alta densidad poblacional donde se aplicará el nuevo</p>

	límite de velocidad, ya que la falta de claridad en este punto podría llevar a inconsistencias en la aplicación de la ley.
Municipalidad de San Ramón Oficio 17_08_2022 Exp 22.927 17 de agosto de 2022	Criterio positivo con solicitud de prórroga: La Municipalidad de San Ramón, a través de su Departamento de Gestión Jurídica, solicitó una prórroga de 8 días para emitir el criterio jurídico sobre el proyecto. Indican que están a favor de la reforma en principio, pero requieren más tiempo para realizar un análisis detallado del impacto del proyecto en la ley de tránsito y la seguridad vial
Municipalidad de Atenas Oficio MAT-GJ-892022-02 06 de octubre de 2022	Criterio positivo: La municipalidad destaca que el proyecto de ley no afecta su autonomía ni su funcionamiento. Consideran que la reforma propuesta para los límites de velocidad es adecuada para mejorar la seguridad vial, especialmente en zonas urbanas, y no genera efectos adversos en el ámbito municipal.
Municipalidad de Guatuso Oficio ACUERDO VI-D-SO32-2022 24 de agosto de 2022	Criterio positivo con voto minoritario negativo: La mayoría de los regidores emitieron un voto favorable al proyecto de ley, resaltando que la reducción de los límites de velocidad es necesaria para mejorar la seguridad vial. Sin embargo, un regidor votó en contra, expresando que la reforma no es necesaria para el contexto vial de Guatuso.
Municipalidad de La Cruz Oficio A 2-5 S.O N° 51-2022 08 de septiembre de 2022	Criterio positivo: La Municipalidad de La Cruz apoya plenamente el proyecto de ley. Señalan que no existen objeciones técnicas o jurídicas a la propuesta y que la reducción de los límites de velocidad en zonas urbanas contribuirá significativamente a la seguridad vial. El acuerdo fue aprobado por unanimidad.
Municipalidad de Moravia Oficio ACDO 1469-2022 23 de agosto de 2022	Criterio de omisión: El Concejo Municipal de Moravia decidió no emitir criterio sobre el proyecto de ley, considerando que no afecta directamente la autonomía municipal ni involucra aspectos bajo su competencia. Se informó a la Asamblea Legislativa que no presentarían observaciones sobre el expediente.

<p>Municipalidad de Alajuela Oficio MA-SCM-1869-2022 18 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La Municipalidad de Alajuela solicitó una ampliación del plazo para emitir su criterio, pero en términos preliminares apoyan la propuesta de reducir los límites de velocidad en zonas urbanas densamente pobladas. Consideran que el proyecto es adecuado para mejorar la seguridad vial, aunque requieren más tiempo para emitir una respuesta final detallada</p>
<p>Municipalidad de San Ramón Oficio 17_08_2022 Exp 22.927 17 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo con solicitud de prórroga: La Municipalidad de San Ramón, a través de su Departamento de Gestión Jurídica, solicitó una prórroga de 8 días para emitir el criterio jurídico sobre el proyecto. Indican que están a favor de la reforma en principio, pero requieren más tiempo para realizar un análisis detallado del impacto del proyecto en la ley de tránsito y la seguridad vial.</p>
<p>Municipalidad de Atenas Oficio MAT-GJ-892022-02 06 de octubre de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La municipalidad destaca que el proyecto de ley no afecta su autonomía ni su funcionamiento. Consideran que la reforma propuesta para los límites de velocidad es adecuada para mejorar la seguridad vial, especialmente en zonas urbanas, y no genera efectos adversos en el ámbito municipal</p>
<p>Municipalidad de Guatuso Oficio ACUERDO VI-D-SO32-2022 24 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo con voto minoritario negativo: La mayoría de los regidores emitieron un voto favorable al proyecto de ley, resaltando que la reducción de los límites de velocidad es necesaria para mejorar la seguridad vial. Sin embargo, un regidor votó en contra, expresando que la reforma no es necesaria para el contexto vial de Guatuso.</p>
<p>Municipalidad de La Cruz Oficio A 2-5 S.O N° 51-2022 08 de septiembre de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La Municipalidad de La Cruz apoya plenamente el proyecto de ley. Señalan que no existen objeciones técnicas o jurídicas a la propuesta y que la reducción de los límites de velocidad en zonas urbanas contribuirá significativamente a la seguridad vial. El acuerdo fue aprobado por unanimidad.</p>
<p>Municipalidad de Moravia Oficio ACDO 1469-2022 23 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio de omisión: El Concejo Municipal de Moravia decidió no emitir criterio sobre el proyecto de ley, considerando que no afecta directamente la autonomía municipal ni involucra aspectos bajo su competencia. Se informó a la Asamblea Legislativa que no presentarían observaciones sobre el expediente</p>

<p>Municipalidad de Alajuela Oficio MA-SCM-1869-2022 18 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La Municipalidad de Alajuela solicitó una ampliación del plazo para emitir su criterio, pero en términos preliminares apoyan la propuesta de reducir los límites de velocidad en zonas urbanas densamente pobladas. Consideran que el proyecto es adecuado para mejorar la seguridad vial, aunque requieren más tiempo para emitir una respuesta final detallada</p>
<p>Municipalidad de Oreamuno Oficio MUOR-SCM-0837-2022 24 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La Municipalidad de Oreamuno, en su sesión ordinaria, acordó dar por conocido el proyecto de ley y no emitir observaciones. Indican que no se observan afectaciones a la autonomía municipal ni problemas con la implementación de la reforma a los límites de velocidad</p>
<p>Municipalidad de San Carlos Oficio MSCCM-SC-1122-2022 23 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La Municipalidad de San Carlos, mediante votación unánime, acuerda dar por conocido el proyecto y no emitir objeciones. Indican que el proyecto es congruente con las necesidades de la seguridad vial en su cantón y no afecta las competencias municipales.</p>
<p>Municipalidad de Nandayure Oficio SCM.LC 12-120-2022 23 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La municipalidad acuerda apoyar el proyecto de ley tras analizar el expediente. Consideran que la reforma a los límites de velocidad en zonas urbanas es necesaria y contribuye a la seguridad vial. Se transcribe el acuerdo en firme por unanimidad.</p>
<p>Municipalidad de Atenas Oficio MAT-CM-950-2022 27 de octubre de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La municipalidad da visto bueno al proyecto de ley. Consideran que la reforma no afecta su autonomía ni genera impacto en su gestión financiera, por lo que solicitan a la Asamblea Legislativa impulsar el proyecto debido a su importancia para la seguridad vial.</p>
<p>Municipalidad de Siquirres Oficio SC-0599-2022 25 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La municipalidad, tras un análisis detallado, acuerda emitir un criterio favorable al proyecto de ley. Consideran que la reducción de los límites de velocidad es una medida adecuada para mejorar la seguridad vial en su cantón y no presenta afectaciones a la autonomía municipal.</p>
<p>Municipalidad de Curridabat Oficio MC-CM-403-08-2022 24 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio negativo: El Concejo Municipal evacua de manera negativa la consulta, recomendando que se revise el margen de tolerancia sobre los límites de velocidad, sugiriendo que sea mayor al propuesto en el proyecto. Consideran que un margen del 10% no es suficiente para garantizar la seguridad vial y sugieren restablecer el margen de 40% como estaba en el proyecto inicial.</p>

<p>Municipalidad de Orotina Oficio MO-CM-S-1086-2022 05 de octubre de 2022</p>	<p>Criterio positivo con observaciones: La municipalidad apoya el proyecto, pero señala que es importante realizar ajustes en la legislación vigente sobre los márgenes de tolerancia. Consideran que la actual legislación potencia situaciones de riesgo debido a la velocidad, por lo que recomiendan realizar ajustes concretos para mejorar la seguridad vial.</p>
<p>Municipalidad de Hojanca Oficio SCMH-362-2022 24 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo con observaciones: La Municipalidad de Hojanca apoya el proyecto de ley, señalando que es importante establecer un margen de tolerancia sobre el límite de velocidad que sea congruente con la precisión de los medidores de velocidad. Sugieren que el margen de tolerancia sea del 10% y se aplique una sanción para los excesos en más de este porcentaje.</p>
<p>Municipalidad de Turrialba Oficio SM-1065-2022 09 de septiembre de 2022</p>	<p>Criterio positivo con observaciones: La Municipalidad de Turrialba destaca la importancia del proyecto al reducir los límites de velocidad en zonas urbanas de alta densidad poblacional. Además, resalta que la velocidad de circulación está directamente relacionada con la severidad de las lesiones en accidentes de tránsito, y es vital bajar los límites de velocidad. Recomiendan apoyar el proyecto y modificar la ley para hacerla más punitiva.</p>
<p>Municipalidad de Grecia Oficio SEC-4081-2022 23 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La Municipalidad de Grecia reafirma su apoyo al proyecto, indicando que el proyecto ya había sido aprobado en sesiones previas y que no se observan efectos adversos sobre la autonomía municipal. El acuerdo fue aprobado por unanimidad.</p>
<p>Municipalidad de Acosta Oficio SM-394-2022 31 de agosto de 2022</p>	<p>Criterio positivo: La Municipalidad de Acosta apoya el proyecto de ley por unanimidad, señalando que la reforma a los límites de velocidad mejorará la seguridad vial en el cantón sin afectar la autonomía municipal.</p>
<p>Municipalidad de Pococí Oficio SMP-1796-2022 02 de septiembre de 2022</p>	<p>Criterio positivo con recomendaciones: La Municipalidad de Pococí respalda el proyecto, pero enfatiza que es importante ajustar el límite de tolerancia en la legislación de tránsito. Sugieren eliminar el margen de tolerancia del 10% y adoptar medidas más estrictas para controlar los excesos de velocidad, respaldando estas reformas con evidencia científica sobre los riesgos de los accidentes a altas velocidades.</p>

Municipalidad de Naranjo Oficio SM-CONCEJO-719-2022 26 de agosto de 2022	Solicitud de prórroga: El Concejo Municipal de Naranjo solicita una prórroga para analizar el proyecto en mayor profundidad, argumentando que necesitan más tiempo para emitir un criterio técnico detallado sobre la reforma de los límites de velocidad
--	--

D. ANÁLISIS DE FONDO

El análisis del Proyecto de Ley N.º 22.927, basado en las respuestas recibidas de las diversas instituciones consultadas, revela un apoyo generalizado al objetivo central del proyecto, que busca mejorar la seguridad vial en zonas urbanas de alta densidad poblacional mediante la reducción de los límites de velocidad y la eliminación del margen de tolerancia que actualmente permite exceder dichos límites sin sanciones. La importancia de estas medidas ha sido resaltada por numerosas municipalidades y organismos técnicos, quienes consideran que el proyecto contribuye a la disminución de los accidentes de tránsito y, por ende, a la protección de la vida de los usuarios de las vías.

Uno de los aspectos más destacados por varias municipalidades, como Orotina, Cartago, Alajuela y San Ramón, es la necesidad de reducir los límites de velocidad en áreas urbanas densamente pobladas. Estas municipalidades argumentan que las zonas con mayor densidad de peatones y ciclistas requieren una regulación más estricta para evitar accidentes graves, ya que el impacto de un vehículo a mayor velocidad tiende a ser letal. En este sentido, se hace eco de las conclusiones del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), que ha señalado en su criterio que la reducción a 40 km/h está alineada con estudios internacionales que demuestran que velocidades más bajas en áreas urbanas reducen considerablemente la probabilidad y la gravedad de los accidentes de tránsito. La relación directa entre velocidad y seguridad vial es un principio ampliamente aceptado en la literatura técnica, y el proyecto de ley se inscribe dentro de este marco regulatorio que busca priorizar la seguridad de los ciudadanos en entornos donde la movilidad no solo involucra vehículos, sino también peatones y ciclistas.

Otro punto relevante en el análisis es la eliminación del margen de tolerancia sobre el límite de velocidad. Actualmente, el margen del 10% permitido en la normativa vigente es visto por varias instituciones, como la Municipalidad de Orotina, IFAM y COSEVI, como una fuente de riesgos innecesarios en las vías urbanas. La Municipalidad de Orotina indicó que este margen fomenta un comportamiento laxo por parte de los conductores, quienes ven la tolerancia como una oportunidad para exceder los límites de velocidad sin recibir sanciones, lo que incrementa el riesgo de accidentes graves. El IFAM, por su parte, ha sido enfático en que la eliminación del margen de tolerancia fortalecerá el marco regulatorio y mejorará la capacidad de las Policías Municipales para hacer cumplir la normativa de manera más eficaz. Este fortalecimiento no solo se traducirá en una mayor seguridad en las vías, sino

que también simplificará la labor de los cuerpos policiales locales, quienes podrán operar con criterios más claros y precisos para identificar infracciones.

En cuanto a la autonomía municipal, la mayoría de las municipalidades que emitieron criterios positivos, como las municipalidades de Alajuela, Atenas, Curridabat y San Ramón, coinciden en que el proyecto no afecta las competencias de los gobiernos locales. Este es un aspecto clave, ya que cualquier reforma que interfiera en la autonomía municipal podría generar resistencia significativa. Sin embargo, en este caso, el IFAM ha confirmado que la propuesta no impone nuevas responsabilidades que excedan las competencias actuales de los gobiernos locales. Al contrario, se considera que el proyecto refuerza la labor de los gobiernos locales al proporcionar un marco más claro para la regulación del tránsito. Esto es especialmente relevante para las Policías Municipales, quienes son las encargadas de hacer cumplir las normativas de tránsito en muchas áreas del país. La claridad jurídica que aporta el proyecto en cuanto a los límites de velocidad y las sanciones asociadas facilita la labor de estas autoridades, al mismo tiempo que promueve una mayor eficiencia en la gestión de la seguridad vial.

Desde una perspectiva técnica, el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA) también ha mostrado su respaldo al proyecto, aunque ha sugerido una mejora en el esquema de sanciones. El CFIA ha señalado que las sanciones por exceder los límites de velocidad deberían basarse en incrementos absolutos en kilómetros por hora, en lugar de porcentajes, para evitar que la variabilidad en la velocidad se traduzca en una aplicación menos rigurosa de la normativa en áreas urbanas de mayor riesgo.

Otro aspecto que refuerza la pertinencia del proyecto es su coherencia con la Política Nacional de Seguridad Vial y las políticas de desarrollo urbano sostenible, tal como lo indicaron el COSEVI y el IFAM. La reducción de los límites de velocidad y la eliminación de la tolerancia son medidas que se alinean con los esfuerzos nacionales por reducir las emisiones contaminantes, mejorar la calidad de vida en las zonas urbanas y, lo más importante, disminuir la cantidad de accidentes fatales. El IFAM también subrayó que la claridad en la normativa permitirá una mejor coordinación entre las autoridades locales y las nacionales, promoviendo así una mayor eficacia en la aplicación de las regulaciones.

E. INFORME DE SERVICIOS TÉCNICOS

El Informe de Servicios Técnicos respecto al texto base del proyecto de ley N.º 22.927 presenta una serie de observaciones y recomendaciones que son fundamentales para el análisis de fondo y el avance del proyecto en su trámite legislativo. En primer lugar, se reconoce que el proyecto busca modificar dos aspectos esenciales de la Ley de Tránsito N.º 9078, concretamente en lo que respecta a la reducción de los límites de velocidad en zonas urbanas de alta densidad poblacional, de 50 km/h a 40 km/h, y la introducción de sanciones para quienes excedan este límite en un 10%. Estas modificaciones están alineadas con los esfuerzos nacionales e internacionales por mejorar la seguridad vial, y

contribuyen al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), particularmente en lo referente a reducir las lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito.

Sin embargo, el informe técnico señala algunas deficiencias que deben ser atendidas para garantizar la claridad y correcta implementación de la normativa propuesta. Una de las principales observaciones es la falta de una definición precisa de lo que se entiende por "zona urbana de alta densidad poblacional". La ausencia de esta definición puede generar confusiones en la aplicación de la norma, y por tanto se recomienda que los legisladores introduzcan una definición clara o que esta tarea sea delegada a la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, para que sea esta la encargada de delimitar las áreas donde aplicaría el límite reducido de 40 km/h. De igual manera, se considera que no queda suficientemente claro si los 40 km/h propuestos son el límite mínimo o máximo permitido, lo cual debería ser explicitado en el texto para evitar interpretaciones ambiguas.

En lo relativo a la sanción propuesta en el artículo 2, el informe sugiere que su redacción debe ser revisada para asegurar coherencia con el resto de la normativa vigente. Actualmente, la sanción se establece en función de un exceso del 10% sobre el límite de velocidad, lo que según el informe puede resultar confuso y dificultar su aplicación práctica. El criterio técnico sugiere que, en lugar de utilizar porcentajes, las sanciones deberían estar basadas en incrementos absolutos en kilómetros por hora, como ocurre en el resto de las infracciones de tránsito. Esta recomendación busca uniformar el tratamiento de las infracciones y evitar que los conductores reciban sanciones desproporcionadas o inconsistentes en función de porcentajes variables.

En cuanto a los aspectos de técnica legislativa, el informe sugiere algunas correcciones de forma. En particular, se recomienda eliminar la frase "y sus reformas" del encabezado de los artículos 1 y 2, así como del título del proyecto, ya que esta expresión es innecesaria y puede generar redundancia o imprecisión en la redacción legislativa. Estas correcciones no alteran el fondo del proyecto, pero contribuyen a mejorar su claridad y precisión formal, lo cual es esencial en la elaboración de normativa efectiva y comprensible.

Desde un punto de vista jurídico, el informe pone énfasis en la necesidad de que las sanciones previstas en el artículo 2 respeten los principios de razonabilidad y proporcionalidad, establecidos por la Sala Constitucional. En este sentido, se advierte que las sanciones deben ser equitativas y justas en relación con la infracción cometida, de modo que se eviten excesos punitivos que puedan ser considerados inconstitucionales. La proporcionalidad de las sanciones debe ser garantizada mediante una revisión cuidadosa de los montos y criterios que se utilicen para su determinación.

En las recomendaciones finales, el informe de servicios técnicos concluye que, si bien el proyecto está alineado con los principios de seguridad vial promovidos por organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), es

necesario realizar ajustes clave en la redacción del texto para asegurar su correcta aplicación. Entre las recomendaciones más importantes, se sugiere definir de manera explícita el concepto de "zona urbana de alta densidad poblacional", aclarar si el límite de 40 km/h es un límite máximo o mínimo, y modificar el criterio de sanción basado en porcentajes por uno que utilice incrementos absolutos en kilómetros por hora. Estas modificaciones permitirán que la normativa sea más clara, aplicable y coherente con el resto del ordenamiento jurídico costarricense.

F. CONCLUSIONES

- Las consultas realizadas a diversas municipalidades e instituciones reflejan un amplio apoyo a la reforma de los límites de velocidad contemplada en el Proyecto de Ley N.º 22.927. Municipalidades como Grecia, Acosta, Siquirres, y San Carlos consideran que la reducción de los límites de 50 km/h a 40 km/h en zonas urbanas de alta densidad poblacional es una medida adecuada para mejorar la seguridad vial y prevenir accidentes de tránsito. Este ajuste es coherente con las tendencias internacionales de seguridad vial y responde a la necesidad de proteger a peatones y ciclistas en áreas urbanas.
- Varias municipalidades, como Pococí y Hojancha, así como el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) señalaron la necesidad de ajustar o eliminar el margen de tolerancia del 10% sobre el límite de velocidad propuesto. El texto sustitutivo ha atendido esta observación, eliminando el margen de tolerancia, lo cual fortalece la efectividad de la normativa al hacer más estricto el control sobre los excesos de velocidad, especialmente en zonas urbanas.
- En respuesta a la observación emitida por el Colegio de Ingenieros Civiles (CFIA), que recomendó que las sanciones por exceso de velocidad no se basen en porcentajes, sino en incrementos absolutos en kilómetros por hora, el texto sustitutivo del proyecto ha subsanado esta deficiencia al eliminar el margen de tolerancia.
- Las municipalidades y organismos consultados coinciden en que la reducción de los límites de velocidad en zonas urbanas tiene un impacto directo en la disminución de la severidad de los accidentes. Está comprobado que, a menores velocidades, la probabilidad de accidentes fatales y lesiones graves disminuye significativamente. Además, la eliminación del margen de tolerancia refuerza la normativa, lo que permite un control más riguroso sobre el comportamiento de los conductores.
- Algunas municipalidades, como Turrialba y Hojancha, han emitido recomendaciones técnicas que sugieren mejoras en la calibración y homologación de los dispositivos de control de velocidad. Se recomienda garantizar que los dispositivos utilizados para medir las velocidades de los vehículos sean precisos y verificados regularmente para evitar errores en la aplicación de las sanciones. Estas observaciones, aunque técnicas, son

importantes, pero pertenecen propiamente a materia reglamentaria pues de ello depende el proceso de impugnación de multas.

- El texto sustitutivo del proyecto ha incorporado las observaciones recibidas, lo que ha permitido mejorar la claridad normativa y eliminar inconsistencias técnicas. En particular, la tipificación de las sanciones y la eliminación del margen de tolerancia del 10% son ajustes clave que responden a las preocupaciones de los organismos técnicos y las municipalidades. Estas correcciones refuerzan la solidez jurídica del proyecto, asegurando que su aplicación sea clara, precisa y eficaz.
- El texto sustitutivo incorpora la reforma al inciso v) del artículo 146. Esta modificación no solo es congruente con el objeto principal del proyecto de ley, que busca actualizar las disposiciones sobre límites de velocidad y sus sanciones, sino que también contribuye significativamente a la precisión y claridad del texto normativo. Al eliminar el margen de tolerancia implícito en la versión anterior, la nueva redacción fortalece la coherencia interna del cuerpo legal y refuerza el objetivo de mejorar la seguridad vial.

Además, la inclusión de esta reforma en el proyecto demuestra un enfoque integral en la revisión de la Ley de Tránsito. Aunque no se refiere directamente a la reducción de velocidad en zonas urbanas, tema central del artículo 98, su relación con el objeto general de regular los límites de velocidad justifica plenamente su inclusión. Esta modificación, en conjunto con los cambios propuestos en los artículos 98 y 147, integra las reformas que abordan de manera comprehensiva la problemática de los excesos de velocidad y sus consecuencias.

A continuación, un cuadro comparativo entre el texto base y el texto sustitutivo para mayor claridad sobre las mejoras:

Ley vigente N.º 9078	Texto base	Texto sustitutivo propuesto
ARTÍCULO 98.- Límites de velocidad	ARTÍCULO 1- Se reforma el inciso b) del artículo 98 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:	ARTÍCULO 1.- Se reforma el inciso b) del artículo 98 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

<p>(...)</p> <p>b) Donde no exista demarcación, el límite será de sesenta kilómetros por hora (60km/h); en zona urbana de alta densidad poblacional será de cincuenta kilómetros por hora (50 km/h).</p> <p>(...).</p>	<p>Artículo 98.- Límites de velocidad</p> <p>(...)</p> <p>b) Donde no exista demarcación, el límite será de sesenta kilómetros por hora (60km/h); en zona urbana de alta densidad poblacional será de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h)</p> <p>(...).</p>	<p>Artículo 98.- Límites de velocidad</p> <p>(...)</p> <p>b) Donde no exista demarcación, el límite será de sesenta kilómetros por hora (60km/h); sin embargo, cuando se trate de zona urbana donde no exista demarcación, el límite será de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h)</p> <p>(...).</p>
<p>ARTÍCULO 146.- Multa categoría D</p> <p>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:</p> <p>v) Al conductor que circule a más de veinte kilómetros por hora (20 km/h) sobre el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.</p>	<p>No hay propuesta para este artículo en el texto base. Se recomienda para el texto sustitutivo dada la congruencia e integralidad de la norma.</p>	<p>ARTÍCULO 2.- Se reforma el inciso v) del artículo 146 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:</p> <p>ARTÍCULO 146.- Multa categoría D</p> <p>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:</p> <p>(...)</p> <p>v) Al conductor que circule a una velocidad mayor que el límite máximo establecido,</p>

		salvo que exista una sanción superior. (...)
No existe.	<p>ARTÍCULO 2- Se adiciona un acápite bb) al artículo 147 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 147- Multa categoría E</p> <p>Se impondrá una multa de veinte mil colones (¢20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:</p> <p>(...)</p> <p>bb) Al conductor que circule a una velocidad 10% mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.</p>	<p>ARTÍCULO 3.- Se adiciona un acápite bb) al artículo 147 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 147- Multa categoría E</p> <p>Se impondrá una multa de veinte mil colones (¢20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:</p> <p>(...)</p> <p>bb) Al conductor que circule a una velocidad mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.</p>

Por tanto, los miembros de la Comisión de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo dieron su voto a favor de la iniciativa, previo a aprobar una moción de texto sustitutivo, que elimina el margen de tolerancia en los excesos de velocidad. Esta modificación es esencial para garantizar una mayor precisión en la aplicación de las sanciones, evitando interpretaciones ambiguas que puedan comprometer la seguridad vial. Asimismo, se acordó mantener la propuesta de reducir los límites de velocidad de 50 km/h a 40 km/h en zonas urbanas, tal como se establece en el proyecto de ley y en el texto sustitutivo.

Tomando en cuenta el anterior razonamiento, de oportunidad y conveniencia, planteado en el trámite de esta iniciativa, los diputados que suscriben el presente dictamen recomiendan rendir voto afirmativo sobre la iniciativa de ley expediente N°23.505 para que continúe con su respectivo trámite en el Plenario Legislativo.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**DECRETA:****REFORMA DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL PARA REDUCIR LÍMITES DE VELOCIDAD EN ZONAS URBANAS NO DEMARCADAS Y MODIFICAR SANCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD**

ARTÍCULO 1.- Se reforma el inciso b) del artículo 98 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 98- Límites de velocidad

(...)

- b) Donde no exista demarcación, el límite será de sesenta kilómetros por hora (60km/h); sin embargo, cuando se trate de zona urbana donde no exista demarcación, el límite será de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h)

(...).

ARTÍCULO 2.- Se reforma el inciso v) del artículo 146 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

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:

(...)

- v) Al conductor que circule a una velocidad mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.

(...)

ARTÍCULO 3.- Se adiciona un acápite bb) al artículo 147 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 147- Multa categoría E

Se impondrá una multa de veinte mil colones (¢20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

(...)

- bb) Al conductor que circule a una velocidad mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.

Rige a partir de su publicación.

DADO EN LA EN LA SALA DE SESIONES DEL ÁREA DE COMISIONES
LEGISLATIVAS III, EN SAN JOSÉ A LOS TRES DÍAS DEL MES DE OCTUBRE
DEL AÑO DOS MIL VEINTICUATRO

Ariel Robles Barrantes

Danny Vargas Serrano

Geison Valverde Méndez

Olga Morera Arrieta

Waldo Agüero Sanabria

Diego Vargas Rodríguez

Horacio Alvarado Bogantes

DIPUTADAS Y DIPUTADOS

Parte expositiva: Mauren Pereira Guzmán
Parte dispositiva: Guiselle Hernández Aguilar