



**ASAMBLEA
LEGISLATIVA**
de la República de Costa Rica

DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST-IJU-025-2023

INFORME DE: PROYECTO DE LEY

**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)**

EXPEDIENTE N.º 22.927

INFORME JURÍDICO

**ELABORADO POR:
ALEXIS ZAMORA OVARES
ASESOR PARLAMENTARIO**

**SUPERVISADO POR:
M.ºMAYELA CHAVES VILLALOBOS
JEFE DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN POR:
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
DIRECTOR**

16 DE FEBRERO, 2023



TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	3
II. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	4
Artículo 1.	4
Artículo 2.	8
III. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA	12
IV. ASPECTOS DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO	13
Votación	13
Delegación	13
Consultas facultativas	¡Error! Marcador no definido.
V. FUENTES CONSULTADAS	13

**AL-DEST-IJU-025-2023¹
INFORME JURÍDICO**

**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)**

EXPEDIENTE NO. 22.927

I. RESUMEN DEL PROYECTO

La iniciativa consta de dos artículos. En el primero de ellos se pretende reformar el inciso b) del artículo 98 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y sus reformas, para disponer que en ausencia de señalización, los límites de velocidad *en zona urbana de alta densidad poblacional será de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h)*, siendo que actualmente la velocidad permitida en esa zona es de cincuenta kilómetros por hora (50 km/h).

En el artículo 2 se propone adicionar un acápite bb) al artículo 147 la esa misma Ley N.º 9078, para que la multa en la categoría E correspondiente a veinte mil colones (¢20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, se le aplique también al conductor que circule a una velocidad 10% mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.

Dentro de los razonamientos expuestos por el Diputado proponente, encontramos que se refiere a que: *“(...) a mayor velocidad de conducción se incrementa el riesgo de la ocurrencia de accidentes de tránsito y la probabilidad de lesiones producto de ellos. Esto se debe a que, conforme aumenta la velocidad, también aumenta la distancia que se viaja durante el tiempo de reacción del conductor y la distancia requerida para detener un vehículo. Además, a mayor velocidad, mayor es la energía cinética transferida a través de impacto, haciendo más probable la ocurrencia de lesiones. (OMS, 2008).”*

¹ Elaborado por Alexis Zamora Ovares, Asesor Parlamentario. Supervisado por M^ªMayela Chaves Villalobos, Jefe del Área Internacional y Comercio Exterior. Revisado finalmente y autorizado por Fernando Campos Martínez, Director a. i.

II.- VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL MILENIO.

Según lo informa el Área de Gestión Documental² el proyecto en estudio contribuiría al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) número 3 y 11. Lo anterior, por cuanto la reducción en el límite de la velocidad en las carreteras nacionales contribuiría, tal y como lo ha dicho la Organización Mundial de la Salud, a reducir el número de lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito. De esta manera, se podría contar con un sistema de transporte público más seguro para todas las personas; y consecuentemente se mejoraría la salud y el bienestar general de la población.

III.- ANTECEDENTES

En la corriente legislativa existen varias reformas a la Ley de Tránsito N°9078 de 4 de octubre de 2012, pero solamente uno referido al tema de la propuesta.

Expediente N° 20.432 **REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 98, 144, 145 Y 146 DE LA LEY N.º 9078, LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL**

Iniciado el 28 de junio de 2017
Ingresó a la Comisión de Asuntos Jurídicos
Vencimiento del plazo cuatrienal 19 de noviembre 2021
No fue dictaminado

III.- ANÁLISIS DEL ARTICULADO

Artículo 1.

El artículo 1 pretende que se reforme el inciso b) del artículo 98 la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, para que en ausencia de señalización los límites mínimos y máximos *en zona urbana de alta densidad poblacional sea de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h) (...)*.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo, en el cual se destaca que el principal aspecto que se desea realizar, consiste en modificar lo relativo a la velocidad permitida en zona urbana de alta densidad poblacional cuando no haya señalización de límites de velocidad, la cual pasaría de cincuenta kilómetros por

² Elaborado por el Licda. Maribel Largaespada Robles. Supervisado por la Lic. Lilliana Cisneros Quesada, Jefe del AIGD.

hora (50 km/h) que es la velocidad permitida actualmente, a cuarenta kilómetros por hora (40 km/h) según la reforma pretendida.

TEXTO VIGENTE, LEY N°9078 DEL 04 DE OCTUBRE DE 2012.	REFORMA PROPUESTA EXPEDIENTE 22.927
<p>ARTÍCULO 98.- Límites de velocidad Los límites de velocidad para la circulación de los vehículos serán fijados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y deberán actualizarse en concordancia con las tendencias internacionales, previo estudio técnico, de acuerdo con el tipo de vía y sus condiciones. Los límites mínimos y máximos rigen desde la colocación de los rótulos o las demarcaciones que indiquen esas velocidades, los cuales deben estar instalados en las vías públicas de manera visible y apropiada. En ausencia de señalización, los límites mínimos y máximos serán:</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 cincuenta kilómetros por hora (50 km/h). (...).</p>	<p>Artículo 98- Límites de velocidad (...)</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>

El tema de la velocidad en las vías públicas terrestres se encuentra intrínsecamente relacionado con la salud pública de la población mundial. Así lo ha reconocido la Organización Mundial de la Salud OMS³ cuando estableció que: “

³ Organización Mundial de la Salud OMS. CONTROL DE LA VELOCIDAD. Recuperado de <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255305/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf;jsessionid=32E91F469DB89301614C072026D2ADC3?sequence=1> el 14 de marzo de 2022.

“La velocidad tiene un efecto positivo sobre la movilidad, pues reduce los tiempos de transporte, pero tiene repercusiones negativas para la seguridad en las vías de tránsito pues incide tanto en las probabilidades de que se produzcan accidentes de tránsito como en la gravedad de sus consecuencias. (...).”

En el citado documento la OMS hace referencia a cifras que datan del año 2019, según las cuales se indica que:

“Todos los años mueren aproximadamente 1,25 millones de personas en las vías de tránsito del mundo como consecuencia de las colisiones en las vías de tránsito. Son la principal causa de muerte de la población joven entre los 15 y los 29 años de edad. Además de los efectos de los traumatismos causados por el tránsito sobre la salud pública, las consecuencias desproporcionadas de las colisiones en los grupos etarios más jóvenes hacen que se conviertan en un problema importante para el desarrollo: se calcula que estas colisiones cuestan a los países aproximadamente 3% de su PIB, y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a 5% del PIB.”

La OMS concluye entre otras consideraciones, en el hecho de que “(...) es preciso hacer más para convencer a los responsables de formular políticas y al público en general de los riesgos que conllevan los excesos de velocidad, así como de las muchas ventajas del control de la velocidad. Los países deben formular un conjunto de medidas de políticas amplias e integradas para las intervenciones relacionadas con el control de la velocidad basadas en una cuidadosa evaluación de su situación.”

En el caso propuesto de la iniciativa de que, en ausencia de señalización, los límites mínimos y máximos en zona urbana de alta densidad poblacional se cambia a menor velocidad permitida, pareciera que se encuentra dentro las tendencias a nivel global que abogan por limitar las velocidades en las vías públicas, como una forma de contribuir a erradicar paulatinamente los accidentes en carreteras. En este aspecto resulta importante tener presente las manifestaciones de la Dra. Margaret Chan, Directora General de la Organización Mundial de la Salud OMS⁴ quien en el año 2017 se refirió a la importancia de que los países tomen las medidas internas tendientes a reducir los límites de velocidad; y con ello también eliminar las

4 Reducir la velocidad para salvar vidas. Dra. Margaret Chan, Directora General de la OMS, y Michael R. Bloomberg, Embajador mundial de la OMS para las enfermedades no transmisibles (ENT) Tomado de <https://apps.who.int/mediacentre/commentaries/reduce-speed-save-lives/es/index.html> recuperado el 15 de marzo de 2022.

consecuencias nefastas que se producen por la conducción a velocidad excesivas. En esa oportunidad la Dra. Chan expresó que:

*“(...) fijar límites de velocidad a 50 km/h o menos en las zonas urbanas y permitir que las autoridades locales establezcan límites más estrictos en torno a las escuelas y a otras zonas ocupadas por los peatones podría salvar muchas vidas. Resulta muy alentador que 47 países de todo el mundo estén aplicando estas medidas de sentido común. Sin embargo, todavía debemos hacer mucho más para ampliar el alcance de estas medidas y garantizar que la mayoría de los gobiernos las adoptan.
(...)”*

La Organización Mundial de la Salud en su Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial del 2013 aseguró que la limitación legal de la velocidad y su observancia pueden reducir de forma significativa las lesiones causadas por el tránsito. Se considera que la práctica óptima es la limitación de la velocidad en las zonas urbanas a un máximo de 50 km/h, aunque se reconoce que la reducción del límite máximo a 30 km/h en zonas con gran concentración de peatones y ciclistas es una forma eficaz de reducir las lesiones entre estos usuarios de la vía pública.

Respecto a si es razonable el límite propuesto de velocidad en ausencia de señalización en zona urbana de alta densidad de 40 km/h, para esta asesoría no es posible manifestarse al respecto por cuanto se carece de la definición de la cantidad de densidad poblacional que maneja ese concepto y el grado de riesgo que conlleva la velocidad en ese determinado número de población.

Un aspecto sobre el que esta Asesoría llama la atención es que la Ley 9078 no define lo que debe entenderse por “zona urbana de alta densidad poblacional”, siendo que en otras normativas se dispone dentro de la categoría de uso residencial como aquella que equivale de 129 a 171 habitante por hectárea. Pero hay otras definiciones según sea la categoría de uso, de allí que se recomienda a los señores diputados definir lo que se entenderá para esos efectos por “zona urbana de alta densidad poblacional”, o en su defecto, delegar en la Dirección General de Ingeniería de Tránsito su definición.

Pese a que han transcurrido más de 10 años de vigencia de esta ley y se supone que esa norma se ha aplicado en casos de infracciones, se extraña que no existe un concepto en forma expresa y clara en ese sentido que permita aplicar la respectiva sanción ante su infracción.

Además, otro aspecto a considerar tanto en la ley vigente, como en la reforma propuesta, es que no se indica si la velocidad de los 40 kilómetros es la velocidad mínima o la máxima permitida.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto esta asesoría considera que la propuesta del artículo 1 es conteste con las aspiraciones globales representadas por la Organización Mundial de la Salud OMS en cuanto a la tendencia de reducir los límites de velocidad, pero lo propuesto requiere de la definición de concepto de lo que se entiende por zona urbana de alta densidad poblacional y dejar claro si esos 40km/h es una velocidad mínima o máxima permitida.

Artículo 2.

En el artículo 2 se propone adicionar un acápite bb) al artículo 147 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y sus reformas, para que la multa en la categoría E correspondiente a veinte mil colones (¢20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, se le aplique también al conductor que circule a una velocidad 10% mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.

El país no cuenta con una norma técnica sobre los instrumentos de los vehículos, por lo que actualmente no se regulan en lo absoluto las características ni el funcionamiento de los medidores de velocidad de los vehículos que circulan por las carreteras nacionales, excepto porque se exige que cuenten con la indicación de la velocidad en kilómetro por hora.

La Ley de Tránsito, en su artículo 32, establece los requisitos generales que deben tener los vehículos automotores, y específicamente en su inciso c) dispone que deben tener un indicador de velocidad en kilómetros por hora.

El artículo 99 de esa misma Ley, respecto al control de velocidad establece que para comprobar la velocidad que lleva un vehículo, las autoridades de tránsito pueden utilizar indistintamente todo equipo o dispositivo tecnológico disponible.

Por ello, la tecnología utilizada para establecer los controles de velocidad puede ser más precisa y tener valores de incertidumbre menos que los medidores de velocidad de los vehículos, lo cual debe tomarse en cuenta a la hora de realizar operativos policiales.

Para iniciar este análisis jurídico, debemos tener presente que el establecimiento de las sanciones, así como la modificación de estas es competencia exclusiva de las y los legisladores de la República, quienes tomando en cuenta los bienes jurídicos a tutelar, determinan las conductas y les asignan una determinada sanción. Sin embargo, deben tener presente las y los legisladores que tal determinación no debe obedecer a razones arbitrarias o antojadizas; ya que debe tratarse de valoraciones donde deben verse reflejados una serie de principios y valores supra legales; tales como, el de razonabilidad y proporcionalidad constitucional.

En virtud de lo anterior, resulta relevante tener presente la jurisprudencia constitucional⁵ que se ha referido al principio de proporcionalidad en los siguientes términos:

“proporcionalidad nos remite a un juicio de necesaria comparación entre la finalidad perseguida por el acto y el tipo de restricción que se impone o pretende imponer, de manera que la limitación no sea de entidad marcadamente superior al beneficio que con ella se pretende obtener en beneficio de la colectividad. De los dos últimos elementos, podría decirse que el primero se basa en un juicio cualitativo, en cuanto que el segundo parte de una comparación cuantitativa de los dos objetos analizados. (...).”⁶

Por otra parte, sobre el principio de razonabilidad el máximo Órgano Constitucional⁷ ha determinado que:

“El principio de razonabilidad implica la equidad y la justicia entre la norma y su aplicación en el caso concreto, de manera tal que la decisión sea acorde a la causa que la motiva. En el campo sancionatorio este principio constitucional implica que la sanción que se imponga debe estar ajustada al acto ilegítimo que se realizó, de forma tal que, a mayor gravedad de la falta, mayor gravedad de la pena, lo que implica una “proporcionalidad” de causa a efecto, resultando ilegítima aquella sanción que no guarde esa “proporción”. La medida sancionatoria no sólo debe ser proporcionada a su causa, sino que debe explicarse el por qué se toma determinada sanción y no otra, de manera que el sujeto de derecho que sufre la sanción cuente con una descripción de las razones por la cuales sufre esa medida sancionatoria”⁸

Como corolario de lo anterior, la Sala Constitucional⁹ ha manifestado que:

“(...) Un acto limitativo de derechos es razonable cuando cumple con una triple condición: debe ser necesario, idóneo y proporcional. La necesidad de una medida hace directa referencia a la existencia de una base fáctica que haga preciso proteger algún bien o conjunto de bienes de la colectividad - o de un determinado grupo - mediante la adopción de una medida de diferenciación. Es decir, que, si dicha actuación no es realizada, importantes intereses públicos van a ser lesionados. Si la limitación no es necesaria, tampoco podrá ser considerada como razonable, y por ende constitucionalmente válida. La idoneidad, por su

5 Sala Constitucional. Voto No. 8858-98 de las 16:33 hrs. del 15 de diciembre de 1998

6 Corte Suprema de Justicia. Sala Constitucional. Voto No. 8858-98 de las 16:33 hrs. del 15 de diciembre de 1998.

7 Sala Constitucional. Voto N° 1699-1994

8 Corte Suprema de Justicia Sala Constitucional Voto N° 1699-94.

9 Sala Constitucional. Voto N° 8858-98 de las 16:33 hrs. del 15 de diciembre de 1998

parte, importa un juicio referente a si el tipo de restricción a ser adoptado cumple o no con la finalidad de satisfacer la necesidad detectada. La inidoneidad de la medida nos indicaría que pueden existir otros mecanismos que en mejor manera solucionen la necesidad existente, pudiendo algunos de ellos cumplir con la finalidad propuesta sin restringir el disfrute del derecho en cuestión. Por su parte, la proporcionalidad nos remite a un juicio de necesaria comparación entre la finalidad perseguida por el acto y el tipo de restricción que se impone o pretende imponer, de manera que la limitación no sea de entidad marcadamente superior al beneficio que con ella se pretende obtener en beneficio de la colectividad. De los dos últimos elementos, podría decirse que el primero se basa en un juicio cualitativo, en cuanto que el segundo parte de una comparación cuantitativa de los dos objetos analizados. (...)”^{10.}

Esta asesoría considera que tratándose de una iniciativa que pretende adicionar un inciso bb) a la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, y sus reformas, para que se le imponga una multa de veinte mil colones (¢20.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, al conductor que circule a una velocidad 10% mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior, las legisladoras y legisladores deben tener presente que dicha adición debe darse en consonancia con los principios constitucionales señalados.

Lo anterior por cuanto la Sala Constitucional ha señalado reiteradamente que:

"(...) para determinar la justificación o validez constitucional -de una norma o acto-, resulta imperioso ponderar si las circunstancias sociales que motivaron al legislador a sancionar una determinada ley, guardan proporción con los fines perseguidos por ésta, y el medio escogido para alcanzarlos”^{11.}

Específicamente respecto a la adición propuesta hay que tener en cuenta que el artículo 98 párrafo final de la Ley 9078 establece la prohibición de circular a una velocidad superior al límite máximo o inferior a la mínima establecida; de allí que, en caso de así procederse, la conducta será sancionada.

En el caso en marras, el proponte incluye una sanción de multa para el que circule a una velocidad 10% mayor que el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior. Con respecto al monto de la multa para la categoría E corresponde para el año 2023 a ¢26 344,68.

10 Corte Suprema de Justicia. Sala Constitucional. Voto No. 8858-98 de las 16:33 hrs. del 15 de diciembre de 1998,

11 Res. N.º 172 del 15 de diciembre de 1989, Res. N.º 1420 del 24 de julio de 1991), judicial (Res. N.º 300 del 21 de marzo de 1990), Res. N.º 1420 del 24 de julio de 1991), o de un particular (ver Res. N.º 313 del 23 de marzo de 1990, o la Res. N.º 171 del 13 de febrero de 1990, Resoluciones N.º 1739-92 y N.º 787-94.

Al respecto procedemos a mencionar las sanciones establecidas en materia de tránsito en cuanto a infracciones en velocidad, las cuales son superiores:

ARTÍCULO 143.- Multa categoría A

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:

“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”.

La multa que rige a partir del año 2023 es de ¢367 571,07.

ARTÍCULO 144.- Multa categoría B

Se impondrá una multa de ciento ochenta y nueve mil colones (¢189.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

“g) Al conductor que circule **a más de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h)** sobre el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior”.

La multa que rige a partir del 2023 es ¢248 392,71

ARTÍCULO 145.- Multa categoría C

Se impondrá una multa de noventa y cuatro mil colones (¢94.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

“p) Al conductor que circule a una velocidad superior **a veinticinco kilómetros por hora (25 km/h)** por las vías públicas localizadas alrededor de planteles educativos con estudiantes presentes, centros de salud, centros de atención a personas adultas mayores o lugares donde se lleven a cabo actividades o concentraciones masivas, siempre que estas se encuentren debidamente identificadas para informar al público en general”

“u) Al conductor que circule a más **de treinta kilómetros por horas (30 km/h)** sobre el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior”.

La multa que rige a partir del 2023 es ¢124 196,35

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 más de veinte kilómetros por hora (20 km/h) sobre el límite máximo establecido, salvo que exista una sanción superior.
En el año 2023 la multa corresponde a ¢61 470,92

Como se nota, todas las prohibiciones en materia de velocidad están dispuestas en kilómetros por hora (km/h), por lo que se recomienda que la propuesta se redacte en ese mismo sentido y no en porcentajes (%); lo anterior para que haya coherencia con el lenguaje utilizado en materia de sanciones de la Ley de Tránsito.

La multa para la categoría E, que es la que se propone en el proyecto de ley corresponde para el año 2023 a ¢26 344,68.

En virtud de las consideraciones expuestas, esta asesoría considera que deben tomarse en consideración los principios constitucionales señalados de razonabilidad y proporcionalidad a efecto de analizar la procedencia de la restricción de la velocidad a 40 km/h en la zona urbana de alta densidad poblacional, así como de la aplicación de la sanción, la cual advertimos, será de aplicación no solo para ese caso de los límites en la zona urbana, sino que será aplicable para todos los límites de velocidad dispuestos en la Ley de Tránsito y los definidos por el departamento de Ingeniería de Tránsito, por lo que para ese análisis requieren contar con la definición de lo que es “zona urbana de alta densidad” a efecto de determinar la cantidad de población que se verá beneficiada o perjudicada con la medida de reducción de la velocidad, así como para determinar la razonabilidad y proporcionalidad de sancionar la velocidad mayor al 10% del límite máximo establecido.

III. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA

Por razones de técnica legislativa, se hacen las siguientes recomendaciones:

- En el encabezado de los Artículos 1 y 2, así como en título de la iniciativa de ley se recomienda eliminar la frase: “y sus reformas”.

IV. ASPECTOS DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO

Votación

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución Política, el presente proyecto de ley requiere para su aprobación el voto de la mayoría absoluta de las señoras diputadas y los señores diputados presentes.¹²

Delegación

La presente iniciativa es delegable a una Comisión con Potestad Legislativa Plena, puesto que no se encuentra en las excepciones del párrafo tercero del artículo 124 constitucional.¹³

Consultas preceptivas

- Municipalidades del país.
- Instituto de Fomento y Asesoría Municipal IFAM.

V. FUENTES CONSULTADAS

- Constitución Política de la República de Costa Rica, del 7 de noviembre de 1949 y sus reformas.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, no. 9078 de 4 de octubre de 2012 y sus reformas.
- Ley de Administración Vial, no. 6324 de 24 de mayo de 1979 y sus reformas.

Poder Judicial.

Sala Constitucional.

- Voto N° 172 – 1989.
- Voto N° 313 – 1990.
- Voto N° 171 – 1990.

12 “ARTÍCULO 119.- Las resoluciones de la Asamblea se tomarán por mayoría absoluta de votos presentes, excepto en los casos en que esta Constitución exija una votación mayor.”

13 “Artículo 124.- (...)

No procede la delegación si se trata de proyectos de ley relativos a la materia electoral, a la creación de los impuestos nacionales o a la modificación de los existentes, al ejercicio de las facultades previstas en los incisos 4), 11), 14), 15) y 17) del artículo 121 de la Constitución Política, a la convocatoria a una Asamblea Constituyente, para cualquier efecto, y a la reforma parcial de la Constitución Política.

(...)” (lo destacado es nuestro)

- Voto N° 1420 – 1991.
- Voto N° 1420 – 1991.
- Voto N° 1739-1992.
- Voto N° 787-1994.
- Voto N° 1699-1994.
- Voto N° 8858-1998.

Páginas de internet

- Organización Mundial de la Salud OMS. CONTROL DE LA VELOCIDAD.
<http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255305/WHO-NMH-NVI-17.7-spa.pdf;jsessionid=32E91F469DB89301614C072026D2ADC3?sequence=1>
- <https://apps.who.int/mediacentre/commentaries/reduce-speed-save-lives/es/index.html> recuperado el 15 de marzo de 2022.

Elaborado por: azo
/*lsch// 16-2-2023
c. arch//22927 IJU// d-s-sil