

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**REFORMA AL ARTÍCULO 117, INCISO E) Y AL ARTÍCULO 144, INCISO C)
DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL**

MAYULI ORTEGA GUZMÁN

EXPEDIENTE N.º25.792

PROYECTO DE LEY

REFORMA AL ARTÍCULO 117, INCISO E) Y AL ARTÍCULO 144 INCISO C) DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL

Expediente N.º25.792

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La protección integral de las personas menores de edad constituye uno de los deberes esenciales del Estado costarricense. Nuestra Constitución Política, la Convención sobre los Derechos del Niño y el Código de la Niñez y la Adolescencia establecen con absoluta claridad que el interés superior de la persona menor de edad debe orientar toda decisión pública que pueda incidir en su seguridad, desarrollo y bienestar.

En los últimos años, Costa Rica ha experimentado un incremento sostenido en la utilización de motocicletas, bicimotos y vehículos utilitarios todo terreno (UTV), tanto como medio de transporte cotidiano como para actividades recreativas, agrícolas y turísticas.

Según datos del Registro Nacional, entre 2020 y 2022 se inscribieron en promedio 32.566 motocicletas nuevas al año (restando las desinscripciones). En 2023, el país vivió el primer repunte importante con 42.341 motos nuevas, un aumento del 30% respecto al año anterior. En 2024, 63.637 motocicletas fueron inscritas, lo que representa un aumento del 50% frente a 2023 y un 95% más que el promedio registrado entre 2020 y el 2022. Para inicios del 2025, hasta el 26 de mayo, se inscribieron 36.426 nuevas motos, lo que equivale a un promedio diario de 176 motocicletas. Así, en apenas cinco meses, se alcanzó el 57% de todo lo registrado durante el año anterior.¹

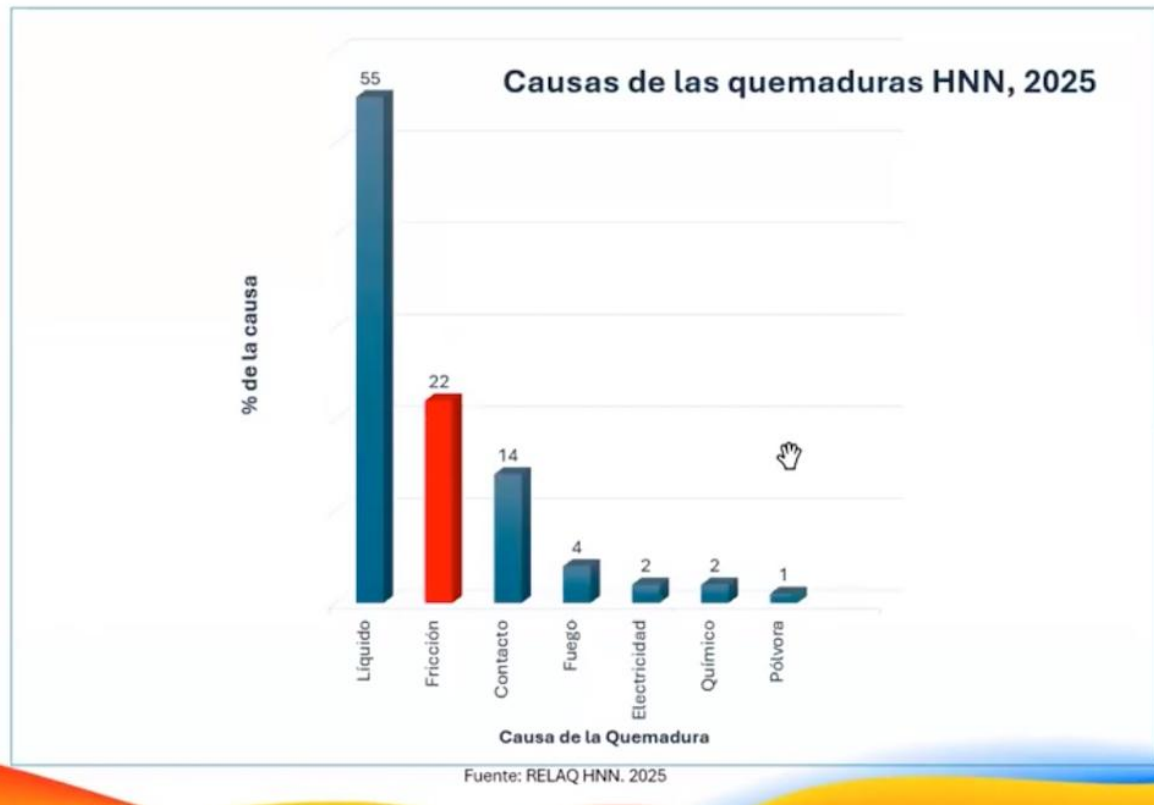
¹ Teletica. (2025) https://www.teletica.com/nacional/mas-motos-que-nunca-el-pais-registra-un-auge-sin-precedentes_386185

Este fenómeno ha traído consigo beneficios en materia de movilidad; sin embargo, también ha generado nuevos desafíos en materia de seguridad vial, particularmente cuando estos vehículos son utilizados para transportar niñas, niños y adolescentes.

Diversos especialistas del Hospital Nacional de Niños y de la Asociación Sobreviviendo a Quemaduras (ASOQUEM-HNN) han advertido un preocupante aumento en las lesiones sufridas por personas menores de edad que viajan como acompañantes en motocicletas y bicimotos. El incremento no responde únicamente a accidentes de tránsito, sino a lesiones que ocurren durante el uso normal del vehículo y que son completamente prevenibles mediante una regulación adecuada.

Particular preocupación generan las denominadas quemaduras por fricción, ocasionadas cuando el pie de una persona menor de edad queda atrapado entre la llanta trasera y el aro de la motocicleta o entra en contacto con partes calientes del vehículo, especialmente la mufla. Estas lesiones provocan destrucción de piel, tejidos blandos, músculos y tendones, pudiendo incluso ocasionar fracturas, múltiples intervenciones quirúrgicas, injertos de piel, largos procesos de rehabilitación y secuelas permanentes que afectan la movilidad, la autoestima y la calidad de vida de quienes las sufren.

Según datos presentados por especialistas del Hospital Nacional de Niños, las quemaduras por fricción pasaron de representar aproximadamente un 9% de los casos atendidos entre 2024 y 2025 a un 22%, convirtiéndose en la segunda causa de quemaduras infantiles en Costa Rica, únicamente superadas por aquellas ocasionadas por líquidos calientes. Este incremento evidencia una realidad que requiere atención inmediata desde el ámbito legislativo.



El problema responde, en gran medida, a una limitación física propia del desarrollo infantil. Niñas y niños de corta edad carecen de la estatura y del desarrollo osteomuscular necesarios para mantener una posición segura durante el desplazamiento. En muchos casos no alcanzan los estribos originales del vehículo, lo que provoca que sus piernas permanezcan suspendidas o con movimientos involuntarios. Como consecuencia, el pie puede introducirse accidentalmente en la llanta trasera mientras el vehículo está en movimiento, generando lesiones de extrema gravedad en cuestión de segundos.

Esta situación demuestra que el riesgo no depende exclusivamente de la pericia del conductor ni del cumplimiento de las normas generales de tránsito. Incluso cuando el vehículo circula a velocidades moderadas, utiliza casco reglamentario y respeta las disposiciones vigentes, la propia anatomía de una persona menor de edad puede convertir el viaje en una situación de alto riesgo.

Paradójicamente, este incremento ocurre en un contexto donde Costa Rica ha logrado importantes avances en la prevención de otros tipos de quemaduras infantiles. Las campañas impulsadas por el Hospital Nacional de Niños y ASOQUEM permitieron reducir significativamente las hospitalizaciones por quemaduras durante la última década, pasando de 405 casos en 2016 a 206 en 2025, lo que representa una disminución cercana al 44%. Sin embargo, ese mismo éxito ha permitido identificar un nuevo patrón epidemiológico: las lesiones relacionadas con motocicletas y bicimotos están creciendo y requieren respuestas específicas por parte del Estado.

Por ello, especialistas en pediatría y atención de quemaduras han manifestado públicamente que permitir que menores de cinco o seis años viajen en motocicletas constituye una práctica que no responde a criterios adecuados de protección infantil. Asimismo, han recomendado elevar la edad mínima permitida, exigir que quienes viajen como pasajeros puedan apoyar correctamente ambos pies en los estribos originales y valorar la incorporación de dispositivos físicos de protección que impidan el contacto con la llanta trasera.²

En consecuencia, esta iniciativa legislativa parte de un enfoque eminentemente preventivo. No pretende restringir injustificadamente el uso de motocicletas ni afectar la movilidad de las familias costarricenses. Su finalidad consiste en reducir riesgos evitables mediante la actualización de una normativa que fue concebida bajo condiciones distintas a las actuales y que hoy resulta insuficiente frente a la realidad observada por las autoridades médicas.

Diversos países han actualizado y fortalecido su normativa en relación con la edad mínima y las condiciones que deben cumplir las personas menores de edad que viajan como acompañantes en motocicletas y otros vehículos

² Delfino. (2026) <https://delfino.cr/2026/06/asoquem-pide-endurecer-restricciones-para-transporte-de-menores-en-motocicletas-tras-aumento-de-quemaduras-por-friccion>

similares, con el propósito de reforzar la seguridad vial y reducir los riesgos de lesiones graves o fatales.

Chile constituye uno de los ejemplos más recientes. En febrero de 2026 se publicó la Ley N.º 21.797, mediante la cual se introdujeron modificaciones a la Ley N.º 18.290 de Tránsito y otros cuerpos legales, con el objetivo de fortalecer las exigencias relacionadas con las aptitudes físicas y psíquicas para la conducción de vehículos motorizados, así como incorporar disposiciones orientadas a mejorar la seguridad vial.

Entre las modificaciones incorporadas se establece expresamente que, cuando se trate de vehículos cuya conducción requiera licencia clase C, la persona que viaje como acompañante deberá tener un mínimo de doce años, mantener los pies apoyados en los reposapiés laterales de la motocicleta o del vehículo correspondiente y, en ningún caso, podrá ubicarse en el espacio intermedio entre la persona conductora y el manubrio. Esta regulación evidencia la importancia de establecer condiciones específicas que permitan reducir la vulnerabilidad de las personas menores de edad cuando son transportadas en motocicletas.³

En México también se han impulsado reformas orientadas a fortalecer la protección de las personas menores de edad que viajan como acompañantes en motocicleta. La Cámara de Diputados aprobó una modificación a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que prohíbe que menores de doce años sean transportados en motocicleta cuando no cuenten con la capacidad para sujetarse por sí mismos al vehículo o para colocar adecuadamente los pies en los estribos. La iniciativa fue aprobada con 409 votos a favor, 25 en contra y ninguna abstención, bajo el argumento de que estas restricciones contribuyen

³ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (2026)
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1221210>

a prevenir accidentes y, particularmente, a disminuir la probabilidad de lesiones graves e incluso fatales en niñas y niños.⁴

Por su parte, España también contempla disposiciones específicas para el transporte de personas menores de edad como acompañantes en ciclomotores y motocicletas. La normativa permite que, además de la persona conductora y, cuando corresponda, del ocupante del sidecar, viaje un pasajero mayor de doce años, siempre que esta posibilidad se encuentre contemplada en la licencia o permiso de circulación y se cumplan determinadas condiciones de seguridad. Entre ellas, se exige el uso de casco de protección, que el pasajero viaje a horcajadas, mantenga los pies apoyados en los reposapiés laterales y ocupe el asiento situado detrás de la persona conductora.⁵

Estos ejemplos permiten observar que la protección de las personas menores de edad frente a los riesgos asociados al transporte en motocicletas no constituye una preocupación aislada, sino una materia que distintos ordenamientos jurídicos han venido abordando mediante el establecimiento de edades mínimas y condiciones específicas de seguridad. La experiencia comparada demuestra, además, que la regulación debe considerar las características físicas y la capacidad de los menores para sujetarse adecuadamente al vehículo, mantener una posición segura y responder ante situaciones de riesgo.

El aumento de la edad mínima para transportar personas menores de edad en motocicletas, bicimotos y vehículos utilitarios todo terreno responde a criterios de proporcionalidad y razonabilidad. Se fundamenta en evidencia médica, en la experiencia acumulada por los especialistas que atienden diariamente este tipo de lesiones y en el deber constitucional de garantizar el interés superior de la niñez.

⁴ <https://www.totalmentereflejante.com/nueva-reforma-en-seguridad-vial-menores-de-12-anos-ya-no-podran-viajar-en-motocicleta/>

⁵ Dirección General de Tráfico. (2025) <https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/viaja-seguro/en-moto/>

Además, la legislación en esta materia ha sido oportuna en detectar y abordar espacios de prevención que velen por la seguridad vial de todas las personas. Así se evidencia con la evolución de la misma Ley de Tránsito, que inicialmente, mediante Ley N°7331, Capítulo II, Artículo 103, se establecían parámetros básicos para el manejo de motocicletas y bicimotos. Actualmente se incluyen medidas preventivas como el uso de prendas retrorreflectivas y el establecimiento de la edad mínima de cinco años para ser pasajero.

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Ley N°7331	Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. Ley N°9078
ARTÍCULO 103.- Los conductores de motocicletas y bicimotos deben: a) Llevar correctamente sujeto un casco de seguridad. El casco debe cumplir con los requisitos estipulados en el Reglamento de esta Ley. Cualquier pasajero debe cumplir con esta misma disposición. b) Conducir su vehículo con absoluta libertad de movimientos, por lo que se les prohíbe llevar paquetes, bultos u objetos que impidan mantener ambas manos asidas del volante. c) Abstenerse de sujetarse de otro vehículo de otro vehículo en marcha, en las vías públicas.	ARTÍCULO 117.- Obligaciones de los conductores y sus pasajeros Los conductores y pasajeros de los vehículos indicados en este capítulo deben acatar las siguientes disposiciones: a) Llevar un casco de seguridad de acuerdo con los requisitos estipulados en el reglamento de esta ley. b) Se les prohíbe llevar paquetes, bultos y objetos que limiten la libertad de movimiento al conducir el vehículo. c) Abstenerse de sujetarse de otro vehículo en marcha en las vías públicas. d) Utilizar prendas de vestir retrorreflectivas, tanto al estar el vehículo en movimiento como cuando se detengan a realizar alguna

	reparación en el espaldón o a la orilla de la carretera. e) No podrán transportar menores de cinco años como pasajeros.
--	--

Misma evolución se muestra con los vehículos automotores, según se evidencia en la siguiente comparativa:

Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Ley N°7331	Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial. Ley N°9078
Requisitos mínimos para la circulación de los vehículos. ARTÍCULO 31.- Todo vehículo automotor, sus remolques y semirremolques, de propiedad privada o de entidades públicas, deben cumplir, obligatoriamente, con los siguientes requisitos mínimos referentes a los dispositivos y a las medidas de seguridad: (...) ch) Los automóviles y los vehículos de carga deben estar provistos de cinturones de seguridad para todos sus ocupantes. Los de los asientos laterales delanteros deben tener tres puntos de apoyo y los de los asientos restantes pueden ser subabdominales. Para el transporte de menores de cuatro años o de infantes cuyo peso no exceda de veinte kilogramos, debe	ARTÍCULO 94.- Cinturones y otros dispositivos de seguridad Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y la de los pasajeros; además, deberán utilizar y asegurarse de que todos los ocupantes del vehículo utilicen los cinturones de seguridad y demás dispositivos que conforme a esta ley deban instalarse en el vehículo. Las personas menores de doce años que midan menos de 1.45 metros de estatura deberán viajar en el asiento trasero del vehículo. Para ello, deberá adaptarse un sistema de retención infantil, cuyas especificaciones técnicas se definirán reglamentariamente. Excepcionalmente, podrán viajar en el asiento del acompañante del conductor, utilizando el sistema de retención infantil, cuando un motivo

proveerse una silla de seguridad sujeta por los cinturones de seguridad. Los asientos delanteros deben estar provistos de “apoyacabezas”. (...)	médico debidamente acreditado así lo requiera, o cuando por la naturaleza constructiva el vehículo no cuente con asientos traseros. (...)
---	--

La presente iniciativa también refleja la evolución del derecho contemporáneo en materia de prevención del daño. La función del legislador no debe limitarse a reaccionar cuando ocurre una tragedia; por el contrario, debe anticiparse a los riesgos previsibles mediante normas que disminuyan la probabilidad de que estos se materialicen. Cuando existe evidencia técnica suficiente que demuestra que una regulación puede evitar lesiones graves e irreversibles en niñas y niños, la inacción deja de ser una opción compatible con el deber de protección que corresponde al Estado.

La seguridad vial debe entenderse desde una perspectiva integral, en la cual la protección de las personas menores de edad constituye una prioridad absoluta. La vulnerabilidad propia de la infancia demanda estándares diferenciados que reconozcan sus limitaciones físicas y su especial condición de sujetos de protección reforzada.

En ese sentido, aumentar la edad mínima para que las personas menores de edad puedan viajar como pasajeras en motocicletas, bicimotos y vehículos tipo UTV representa una medida preventiva, proporcional y plenamente justificada, orientada a disminuir lesiones graves, evitar discapacidades permanentes, reducir los costos humanos y económicos derivados de estos accidentes y fortalecer el compromiso histórico de Costa Rica con la protección efectiva de la niñez.

La aprobación de esta reforma constituye, en definitiva, una respuesta responsable a una problemática que ya ha sido identificada por las autoridades médicas del país. Significa colocar la evidencia científica por encima de la

inercia normativa y reafirmar que la vida, la salud y la integridad de las niñas y niños deben prevalecer sobre cualquier otra consideración.

Por lo previamente expuesto, se somete a valoración de los señores diputados y señoras diputadas, el siguiente proyecto de ley:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

REFORMA AL ARTÍCULO 117, INCISO E) Y AL ARTÍCULO 144 INCISO C) DE LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 1.- Se reforma el inciso e) del artículo 117 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N°9078 del 26 de octubre del 2012 y sus reformas, para que a continuación se lea de la siguiente manera:

ARTÍCULO 117.- Obligaciones de los conductores y sus pasajeros

Los conductores y pasajeros de los vehículos indicados en este capítulo deben acatar las siguientes disposiciones:

(...)

e) Se prohíbe transportar menores de doce años de edad como pasajeros, cuya estatura no les permita apoyar sus pies en los estribos del vehículo.

Artículo 2.- Se reforma el inciso c) del artículo 144 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N°9078 del 26 de octubre del 2012 y sus reformas, para que a continuación se lea de la siguiente manera:

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:

(...)

c) Al conductor de vehículos tipo motocicleta y bicimoto que permita que personas menores de doce años que no puedan apoyar sus pies en los estribos, viajen como acompañantes en esos automotores, infringiendo el inciso e) del artículo 117 de esta ley.

(...)

Rige a partir de su publicación.

Mayuli Ortega Guzmán

Diputada de la República de Costa Rica