

Alcance Digital N° 21 a La Gaceta N° 66

DIARIO OFICIAL

| | | |
|-------------|---|-------------|
| AÑO CXXXIII | La Uruca, San José, Costa Rica, lunes 4 de abril del 2011 | 369'Páginas |
|-------------|---|-------------|

PODER LEGISLATIVO

PROYECTOS

N° 18.032

LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES Y DE SEGURIDAD VIAL

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA**

PROYECTO DE LEY

**LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL**

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS

EXPEDIENTE N.º 18.032

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS**

PROYECTO DE LEY
LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL

Expediente N.º 18.032

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

1. Antecedentes

Al iniciarse el presente período legislativo constitucional, en mayo de 2010, los actuales diputados y diputadas, se encontraron con el proyecto denominado: Reforma de varios artículos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, y sus reformas, expediente 17.485, cuya tramitación estaba suspendida en razón de la consulta facultativa de constitucionalidad que presentaron algunos diputados y diputadas de la legislatura anterior, después de que el proyecto fue aprobado en primer debate, el 13 abril de 2010.

Esta consulta facultativa de constitucionalidad fue resuelta por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, mediante voto N° 2009-09059 de las catorce horas con cuarenta y cinco minutos del 19 de mayo de 2010, el cual, señaló vicios de inconstitucionalidad por el fondo, por infracción a las reglas del debido proceso penal contenidas en el artículo 39 de la Constitución Política y en concreto la regla de la tipicidad y la prohibición de tipos abiertos, respecto al artículo 133 del proyecto en cuestión.

Ante esta situación, la disyuntiva de los actuales diputados y diputadas, se presentó entre corregir los vicios señalados por la Sala Constitucional y dar segundo debate al expediente 17.485, y aprovechar la coyuntura para realizar un análisis exhaustivo del referido expediente.

Sobre este particular, el proyecto 17.485, básicamente pretendía modificar la reforma efectuada a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993, mediante Ley N° 8696, de 17 de diciembre del año 2008, es decir, se centró en una reforma parcial respecto al sistema de puntos, sanciones administrativas y penales para los infractores, sistema de acreditación de conductores, entre otras de menor envergadura.

En tanto que, expertos consultados sobre el tema y representantes del Poder Ejecutivo, fueron contestes en reconocer la necesidad de trabajar una reforma integral de la legislación en materia de tránsito y seguridad vial, que respondiera a criterios técnicos objetivos y consistentes con la realidad nacional, y no a la presión mediática del momento.

En atención a estas últimas consideraciones, el 21 de junio de 2010, el Plenario legislativo acordó remitir el expediente 17.485 a una comisión especial para su nueva dictaminación. En consecuencia, se crea la Comisión Especial de Tránsito, expediente N° 17.770, que conocerá el proyecto Reforma de varios artículos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331, y sus reformas, expediente N° 17.485.

El Lic. Francisco Jiménez Reyes, Ministro de Obras Públicas y Transporte (MOPT), planteó públicamente el ofrecimiento ante la Comisión Especial de Tránsito N° 17.770, de preparar un texto para que fuera discutido en su seno, mismo que en definitiva se acogió como texto sustitutivo del expediente 17.485.

Este texto sustitutivo, se constituyó en un insumo de trabajo para los diputados y las diputadas integrantes de la Comisión Especial de Tránsito N° 17.770. El estudio y depuración de dicho texto dio como resultado esta iniciativa de ley.

Esta nueva propuesta constituye una reforma integral de la legislación vigente, considera la problemática nacional en materia de tránsito y seguridad vial, fomenta un cambio de cultura en los conductores y usuarios de la red vial nacional, y procura mayor agilidad de los procesos administrativos y judiciales que devienen de la materia. Particularmente, abarca el ordenamiento en temas de educación vial, transporte público, seguro obligatorio automotor, requisitos de circulación de vehículos, examen técnico vehicular, sistema de evaluación permanente de conductores, sistema de acreditación de conductores, materia recursiva, multas acordes con la reprochabilidad de las conductas y con la realidad económica del país, y penas que atienden principios de razonabilidad y proporcionalidad, medidas alternativas en sede administrativa y judicial, delimitación clara de las funciones de atañen autoridades competentes en materia de tránsito, entre otros.

Tal y como se colige de lo anterior, una reforma como la que persigue este proyecto, supera los parámetros definidos en la exposición de motivos del expediente N° 17.485. Por lo tanto, haberlo presentado como un nuevo texto sustitutivo en dicho expediente y no como un nuevo proyecto, hubiera violentado el principio de conexidad; el cual constituye un límite a la potestad de enmienda de los diputados, ya que en su ejercicio no pueden introducirse elementos nuevos, novedosos o perseguir fines distintos o más amplios de los que motivaron la presentación del proyecto.

Bajo este escenario nuestro compromiso fue claro, dotar al país de una de una legislación integral en materia de tránsito y seguridad vial, desarrollada a partir de criterios técnicos objetivos y consistentes con la realidad nacional, en un marco de absoluto respeto a los principios constitucionales que rigen el proceso de formación de la ley, sean: principio democrático, derecho de enmienda y principio de conexidad.

2. Sobre los alcances del texto propuesto

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos; por tanto abarca, desde la organización del Estado para hacer frente a esta labor, hasta las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública.

Partiendo de este amplio concepto, pretendimos direccionar esta iniciativa de ley hacia el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- a)** Dotar al país de una legislación moderna e integral en materia de tránsito y seguridad vial, bajo estándares acordes a nuestra realidad nacional, sin el menos cabo de los parámetros internacionales en la materia.
- b)** Fomentar un cambio de cultura en los conductores y usuarios de la red vial nacional, y promover la convivencia segura de estos, a partir del posicionamiento de la temática en el ámbito educativo.
- c)** Instrumentalizar herramientas que prevengan conductas reprochables en carretera, más allá del elemento punitivo, es decir, mediante la formación en seguridad vial y la consolidación de hábitos seguros para conductores y peatones.
- d)** Proveer el marco jurídico necesario y suficiente, a fin de que el Estado atienda con eficiencia y eficacia los requerimientos del país en materia de tránsito y seguridad vial.
- e)** Ejercer la potestad sancionatoria administrativa y penal del Estado en materia de tránsito, bajo una correcta ponderación de los bienes jurídicos tutelados, la reprochabilidad de las conductas, el resultado de la conducta reprochable y la magnitud de las sanciones. Esto en absoluta observancia de los principios constitucionales de razonabilidad y proporcionalidad.
- f)** Constituirse en una herramienta que establezca las bases para contribuir a la reducción de la accidentalidad en carretera, con resultado de muertes o lesiones.

El trabajo realizado en ocasión de esta iniciativa de ley, se centró en tres ejes:

- a)** El estudio integral de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993, y sus reformas, en aspectos que desde el año 1993 no han sido modificados.
- b)** La revisión y análisis de pertinencia de las modificaciones que se introdujeron en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993, y sus reformas, mediante la Ley N° 8696, de 17 de diciembre del año 2008, sobre el tema de la cuantía de las multas y las conductas sancionadas, el sistema de licencia por puntos, y el tratamiento en el ámbito penal a ciertas conductas atinentes a la materia.
- c)** Integrar la información proporcionada por expertos en la temática y sectores involucrados, a fin de conocer sus criterios técnicos, y

comprender la realidad y necesidades del país en materia de tránsito y seguridad vial.

d) Estudiar experiencias exitosas implementadas en otros países en materia de tránsito y seguridad vial, y analizar la pertinencia de estas respecto a las circunstancias de nuestro país.

3. Aspectos medulares del texto

En orden a lo anterior, se destacan los siguientes aspectos del texto propuesto.

a) Sistema de evaluación permanente de conductores

Los sistemas de puntos en los permisos de conducir se han establecido desde hace varios años en distintos países del mundo, especialmente en el continente europeo. Estos sistemas han sido de probada efectividad en los países donde se han puesto en ejecución. Experiencias positivas en diversos países demuestran cómo un adecuado sistema de puntos sí constituye un mecanismo efectivo y eficaz para disminuir la incidencia de infracciones, y aumentar la seguridad en las vías.

Muchos de estos sistemas, no obstante, son menos coercitivos y más proporcionales que el establecido en nuestro país. Esto demuestra que aumentar la seguridad vial mediante la disminución de accidentes es posible con medidas más objetivas.

En este sentido, las principales críticas que encontramos en el actual sistema, son: 1) En lugar de crearse un mecanismo que pretenda evitar la incidencia de infracciones y accidentes se creó un sistema cuyos efectos son meramente punitivos; 2) La determinación del monto de puntos cuya pérdida acarrea cada infracción es en ocasiones excesivo e inconsistente y no guarda paralelismo con bienes jurídicos tutelados; y 3) Los modos de recuperar los puntos perdidos son también desproporcionados.

Contrario al sistema vigente en nuestro país, el éxito del sistema en otras latitudes, se debe principalmente a su carácter eminentemente reeducador, es decir, su objetivo fundamental es para modificar conductas reprochables de los conductores de automotores y no un efecto meramente punitivo.

Bajo este orden, el sistema de evaluación permanente de conductores que incorpora esta propuesta, se perfila como un mecanismo de control de desempeño, para la ejecución de medidas correctivas dirigidas a la enmienda del comportamiento, y al fomento de conductas que fortalezcan la seguridad vial.

Así, si bien no se puede ignorar el efecto punitivo que tiene la acumulación de puntos, este no es el propósito principal del sistema. No se trata, por lo tanto, de establecer una doble sanción para ciertas infracciones, puesto que las mismas

se penalizan con independencia del sistema de evaluación permanente de conductores. Por el contrario, es la reiteración de la conducta la que trae consecuencias negativas, no sin antes haber tenido la oportunidad el conductor de rectificar su conducta y enmendar sus errores.

Como podrá constatarse, el diseño del sistema de evaluación permanente de conductores en ningún caso conlleva la acumulación de la totalidad de los puntos permitidos con una sola infracción, y además, está dispuesto para las conductas de mayor reprochabilidad en la conducción de vehículos automotores.

La acumulación de puntos que plantea el sistema de evaluación permanente de conductores parte de una ponderación de las conductas reprochables y el puntaje asignado a las mismas, de modo que sea consistente y proporcional, incluso con las sanciones administrativas que se contemplan para dichas faltas.

Siendo que el fin teleológico de este sistema no responde a un interés sancionador, sino al interés de inhibir conductas reprochables de la conducción, mediante la sensibilización y concientización de los conductores, el sistema de evaluación permanente de conductores, permite el retiro parcial de puntos acumulados previo cumplimiento de horas en la prestación de trabajo comunitario y la realización de cursos de reeducación vial. Igualmente, permite al conductor no reincidente, cuya licencia hubiese perdido validez como consecuencia de la acumulación total de los puntos permitidos, obtenerla antes del vencimiento del plazo de la suspensión, previo cumplimiento de horas en la prestación de trabajo comunitario.

La prestación de trabajo comunitario como medida alternativa a la suspensión de licencia declarada en vía administrativa, o bien, como mecanismo para descontar parcialmente los puntos acumulados por cada infracción cometida, sin prescindir de los cursos de sensibilización y reeducación, constituirá uno de los principales elementos resocializadores de la conducta del conductor, lo cual, en gran medida asegura que a los conductores reacreditados se les haya disuadido de la futura comisión de infracciones.

En síntesis, el sistema de evaluación permanente de conductores pretende tender a la reeducación, el convencimiento, y a la internalización del respeto por las normas de tránsito. A la vez, aquellos conductores que pese las advertencias y oportunidades brindadas no atiendan las regulaciones, perderán el privilegio de conducir un automotor hasta el momento en que no demuestren que han acudido a programas de sensibilización y reeducación vial.

b) Creación de un régimen diferenciado para conductores profesionales y noveles

Un aspecto que no se considera en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993, y sus reformas, y que es atendido por

una cantidad importante de otros ordenamientos jurídicos, es la diferenciación entre los conductores profesionales, noveles y quienes no lo son.

El criterio utilizado para clasificar como profesional a un conductor, radica en el tipo de vehículo que se encuentra acreditado para conducir, sea: licencia de conducir tipo B-2, B-3, B-4, E-1 y E-2 o clases C y D, o bien, aquella persona que en razón de la actividad que realiza solicite que se le considere como tal, indistintamente de la clase y tipo de licencia con la que se encuentre acreditado.

En este sentido, quienes se dedican profesionalmente a conducir vehículos están en una posición diferenciada, respecto de los conductores que usan su vehículo solamente para desplazarse de un lugar a otro. Esta diferencia de categoría va en dos sentidos. Por un lado, respecto a la magnitud de los vehículos automotores que conducen, y por otro, respecto a las largas jornadas de tiempo que permanecen conduciendo en razón de las actividades que realizan; circunstancias ambas que aumentan el riesgo de causar accidentes.

Por otra parte, y con el propósito de que el régimen diferenciado para conductores profesionales sea eficaz, se establece que todo patrono que contrate personas cuya labor principal sea la conducción de vehículos automotores para el traslado de mercancías o personas deberá emplear conductores profesionales. Esto para salvaguardar la aplicación de dicho régimen aún y cuando el tipo de vehículo automotor que se conduce no amerite la clasificación de conductor profesional y dependa de la solicitud de expresa del conductor.

Respecto al conductor novel, el criterio para clasificarlo como tal, radica en que sea un conductor cuya acreditación para conducir por primera vez le haya sido expedida por un plazo inferior a los tres años.

Esta clasificación, se encuentra directamente relacionada con la vigencia de la licencia de conducir que se propone para los conductores que se acreditan por primera vez. Dicha vigencia, podría considerarse un período de prueba para los conductores, el cual, responde al interés de corroborar las aptitudes y actitudes de los conductores respecto a la conducción, y paralelamente, permite que los conductores perfeccionen sus destrezas y hábitos de conducción.

Las razones expuestas, justifican los parámetros diferenciadores de los conductores profesionales y noveles, respecto del resto de conductores, y consecuentemente, justifican establecer un estándar de conducta más alto y sanciones más drásticas para las conductas de alta reprochabilidad cometidas por este tipo de conductores.

c) Sanciones administrativas y penales: principio de razonabilidad y proporcionalidad

Al establecer una sanción, el legislador debe asegurarse no solo de utilizar los medios idóneos y describir adecuadamente la conducta o tipo sancionable,

sino además la relación entre la sanción cometida y su consecuencia, de modo que esta debe ser ponderada adecuadamente, para que la sanción no vaya más allá de lo estrictamente necesario para satisfacer el fin para el cual se estableció¹. Este último requisito, el de la adecuada ponderación entre la infracción y su consecuencia, al que alude principalmente el principio de razonabilidad y proporcionalidad, procura encausar la actividad sancionadora del Estado dentro de un criterio de “ponderación, medida y equilibrio, como la alternativa última de entre las que menos gravosas resulten para el administrado”².

La jurisprudencia de la Sala Constitucional ha precisado el contenido necesario de los principios de razonabilidad y proporcionalidad, en reiteradas resoluciones. Indica que con fundamento en el principio de razonabilidad, la ley no puede ni debe ser irracional, ya que el medio que se seleccione debe tener una relación real y sustancial con el objeto que se persigue.

Al respecto, mediante el voto N° 5236-99, el Tribunal Constitucional, estableció:

“... este Tribunal estima prudente hacer referencia a lo que se considera es la ‘razonabilidad de la ley como parámetro de constitucionalidad’. Conviene recordar, en primer término, que la ‘razonabilidad de la ley’ nació como parte del ‘debido proceso sustantivo’ (substantive due process of law), garantía creada por la jurisprudencia de la Suprema Corte de los Estados Unidos de América, al hilo de la Enmienda XIV a la Constitución Federal. En la concepción inicial ‘debido proceso’ se dirigió al enjuiciamiento procesal del acto legislativo y su efecto sobre los derechos sustantivos. Al finalizar el siglo XIX, sin embargo, superó aquella concepción procesal que le había dado origen y se elevó a un recurso axiológico que limita el accionar del órgano legislativo. A partir de entonces podemos hablar del debido proceso como una garantía genérica de la libertad, es decir, como una garantía sustantiva. La superación del ‘debido proceso’ como garantía procesal obedece, básicamente, a que también la ley que se ha ajustado al procedimiento establecido y es válida y eficaz, puede lesionar el Derecho de la Constitución. Para realizar el juicio de razonabilidad la doctrina estadounidense invita a examinar, en primer término, la llamada ‘razonabilidad técnica’ dentro de la que se examina la norma en concreto (ley, reglamento, etc.). Establecido que la norma elegida es la adecuada para regular determinada materia, habrá que examinar si hay proporcionalidad entre el medio escogido y el fin buscado. Superado el criterio de ‘razonabilidad técnica’ hay que analizar la ‘razonabilidad jurídica’. Para lo cual esta doctrina propone examinar: a) razonabilidad ponderativa, que es un tipo de valoración jurídica a la que se

1 BRAVO CUCCI (Jorge), Algunas meditaciones sobre la potestad sancionadora del Estado en materia administrativa, Gaceta del Tribunal Constitucional, Lima, Perú, N.º 3, julio-setiembre 2006.

2 PEDRESCHI GARCÉS (Willy). Análisis sobre la potestad sancionadora de la Administración Pública y el procedimiento administrativo sancionador en el marco de la Ley N.º 2744, Ley del Procedimiento Administrativo General. En: Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Ara Editores, 2003. Pág. 531

concorre cuando ante la existencia de un determinado antecedente se exige una determinada prestación, debiendo en este supuesto establecerse si la misma es equivalente o proporcionada; b) la razonabilidad de igualdad, es el tipo de valoración jurídica que parte de que ante iguales antecedentes deben haber iguales consecuencias, sin excepciones arbitrarias; c) razonabilidad en el fin : en este punto se valora si el objetivo a alcanzar, no ofende los fines previstos en la constitución. Dentro de este mismo análisis, no basta con afirmar que un medio sea razonablemente adecuado a un fin; es necesario, además, verificar la índole y el tamaño de la limitación que por ese medio debe soportar un derecho personal. De esta manera, si al mismo fin se puede llegar buscando otro medio que produzca una limitación menos gravosa a los derechos personales, el medio escogido no es razonable...”.

Desde esta perspectiva, la racionalidad técnica significa una proporcionalidad entre medios y fines; la racionalidad jurídica implica una adecuación a la Constitución en general y, en especial, a los derechos y libertades reconocidos y garantizados en ella; y por último, la razonabilidad sobre los efectos personales supone que no se pueden imponer a esos derechos otras limitaciones o cargas que razonablemente se deriven de su naturaleza, ni mayores que las indispensables para que funcionen razonablemente en la sociedad.

Por otra parte, en relación al principio de proporcionalidad, la Sala Constitucional, mediante resolución N° 4869-04 de las quince horas un minuto del cinco de mayo de dos mil cuatro, señaló:

“...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.”

El principio de proporcionalidad, implica por tanto, que el acto legislativo debe ser apropiado para la realización de los fines que en él subyacen; debe ser necesario, es decir, que debe imponer la menor cantidad posible de restricciones a los derechos fundamentales de los habitantes de la República, lo que supone que el medio empleado por el legislador debe ser adecuado y necesario para alcanzar el objetivo propuesto y, solo puede ser necesario, cuando el legislador no podía haber elegido otro medio, igualmente eficiente, pero que no limitase o lo hiciere de forma menos sensible el derecho fundamental y; por último, proporcional en sentido estricto, es decir, un acto legislativo justo a la medida.

Plantear la aplicación de los principios constitucionales de razonabilidad y proporcionalidad respecto a las sanciones administrativas y penales que incorpora la propuesta, tiene varias implicaciones:

- 1) Los parámetros razonabilidad y proporcionalidad de estas sanciones debe partir de dos premisas básicas: la primera es que devienen de una norma que se constituye en una herramienta fundamental para la ordenación de la vida social. La segunda premisa es que las sanciones buscan cumplir un fin que no se alcanzaría por otros medios.
- 2) Estos principios constitucionales actúan como un factor justificador del ordenamiento jurídico. En consecuencia, cuando el legislador sanciona mediante una norma, se busca generar los medios necesarios para lograr una finalidad querida.
- 3) La sanciones deben ser razonables y proporcionales, no solo en sí mismas, sino frente a todo el ordenamiento jurídico.

Lo anterior, constituye el marco orientador respecto a las sanciones tanto administrativas como penales que se proponen en esta iniciativa.

La génesis de esta propuesta radica en el reconocimiento de la desproporcionalidad e irracionalidad de las sanciones vigentes, las cuales, a nuestro juicio exceden lo estrictamente necesario para alcanzar el fin deseado, y cuyas consecuencias son marcadamente superiores al beneficio social que se pretende alcanzar con las mismas.

Como ello, no se pretende desconocer la importancia de los fines públicos que procura esta ley. Sin embargo, somos conscientes en que dichos fines deben ser alcanzados por medios más justos que los actuales.

En lo que atañe a las sanciones administrativas de multa, es dable mencionar que las conductas contempladas en esta iniciativa son coincidentes con las conductas que actualmente pretende multar la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993. No obstante, se varía significativamente la categorización de las conductas y los montos aplicables a cada categoría.

La categorización de las conductas corresponde a una valoración respecto al riesgo de la conducta reprochable, su incidencia en la accidentalidad y en el resultado de lesiones o muertes en carretera. Es decir, a mayor riesgo e incidencia en la accidentalidad y en el resultado de lesiones o muertes en carretera, mayor su categorización; a contrario sensu, a menor riesgo e incidencia en la accidentalidad y en el resultado de lesiones o muertes en carretera, menor su categorización.

Así, por ejemplo, las multas por conductas categoría A, mayoritariamente, corresponden a las conductas que ocasionan el 75% de las muertes o lesiones en carretera, sean: conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas superiores a los rangos permitidos, circular en cualquier vía pública a una velocidad superior a los ciento veinte (120) kilómetros por hora, adelantamiento indebido y giro en U, entre otras. En tanto que, las multas por conductas categoría B, mayoritariamente,

corresponden a las conductas que ocasionan el 0,2% de las muertes o lesiones en carretera o que atienden a otro tipo de valoraciones de importancia, sean: circular sin los documentos registrales exigidos, conducir con las placas reglamentarias en un sitio distinto al destinado para estas, detenerse sobre el señalamiento horizontal, entre otras.

Respecto a la multa aplicable a cada categoría, y en aras utilizar criterios técnicos objetivos en la imposición de estas, el ejercicio realizado fue traer a valor presente las multas que originalmente se establecieron en Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993. Bajo esta metodología se definieron las categoría B y siguientes, en rangos que oscilan desde los ciento cuarenta y cinco mil colones (¢145.000,00) hasta los quince mil colones (¢15.000,00).

Consideración aparte, se realizó para las conductas categoría A, para la cual, se propone una multa de doscientos quince mil colones (¢215.000,00), ya que, como se indicó, éstas ocasionan el 75% de las muertes o lesiones en carretera, situación que amerita la imposición de una multa con cuantía mayor, en procura de destimular la comisión de este tipo de infracciones. Ello, sin obviar los parámetros constitucionales antes mencionados.

Asimismo, la propuesta incorpora una fórmula de actualización anual de los montos cuyo parámetro es el índice de precios al consumidor (IPC) interanual calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) al 30 de junio de cada año, el cual, no podrá ser superior al catorce por ciento (14%). Con esto, la actualización de los montos de las multas no deberá recurrir a una reforma legal, lo cual, es ventajoso porque desestimula la modificación sistemática de la ley.

Por otra parte, en lo referente a las sanciones penales, debemos mencionar que las conductas contempladas en esta iniciativa, salvo la reforma propuesta para el artículo 339 del Código Penal, también son coincidentes con las conductas que actualmente multa la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993, y sus reformas. No obstante, se propone variar sustancialmente las penas privativas de libertad y de inhabilitación de la licencia de conducir, en los delitos contemplados en el Código Penal atinentes a la materia, particularmente, los artículos 117: homicidio culposo, 128: lesiones culposas, y 254 bis: conductas temerarias.

Se debe tener presente que el establecimiento del *quantum* de la pena pertenece exclusivamente al Poder Legislativo. Esta, sin embargo, no es una potestad ilimitada, sino que debe respetar siempre los parámetros de razonabilidad y proporcionalidad. Por ende, cuando evidentemente se han trasgredido dichos límites corresponde hacer el ajuste correspondiente.

El estudio realizado respecto a los artículos en cuestión, nos llevó a concluir que la reforma realizada al Código Penal mediante Ley N° 8696, de 17 de

diciembre del año 2008, no guarda correspondencia entre las penas, la reprochabilidad de las conductas tipificadas y el bien jurídico tutelado, más aún no guarda correspondencia con el resto del ordenamiento jurídico.

A modo de ejemplo, nos permitimos evidenciar, el tipo penal base del delito de homicidio culposo, establece una pena privativa de libertad de seis (6) meses a ocho (8) años y la inhabilitación de uno (1) a cinco (5), para el ejercicio de la profesión, el oficio, el arte o la actividad en la que se produjo el hecho.

Mientras que, se impone una pena de prisión de tres (3) a quince (15) años e inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, de cuatro (4) a veinte (20) años, al tipo penal agravado de homicidio culposo, sea: encontrándose el autor bajo las condiciones establecidas para la conducción temeraria, conforme se dispone en los incisos b), c) y d) del numeral 107 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco (0,75) gramos de alcohol por cada litro de sangre. Al conductor reincidente en el tipo penal agravado, se le establece la inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos de diez (10) a treinta (30) años.

Por otra parte, el tipo penal base del delito de lesiones culposas, establece una pena privativa de libertad de hasta de un (1) año, o hasta cien (100) días multa, y la inhabilitación de seis (6) meses a dos (2) años para el ejercicio de la profesión, el oficio, el arte o la actividad en la que se produjo el hecho.

En tanto que, se impone una pena de prisión de tres (3) a seis (6) años e inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, de cuatro (4) a diez (10), al tipo penal agravado de lesiones culposas, sea: encontrándose el autor bajo las condiciones establecidas para la conducción temeraria, conforme se dispone en los incisos b), c) y d) del numeral 107 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco (0,75) gramos de alcohol por cada litro de sangre. Al conductor reincidente en el tipo penal agravado, se le establece la inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos de cinco (5) a quince (15) años.

La lectura minuciosa de lo anterior, nos lleva a considerar que el tratamiento razonable y proporcionado de los tipos penales base de estos delitos no se reproduce en sus modalidades agravadas.

No se trata de favorecer a quienes perjudiquen a terceros, incurriendo en la modalidad agravada de estos delitos; se trata de salvaguardar la razonabilidad y proporcionalidad de las penas en sí mismas y respecto a la integralidad del tratamiento de estas que plantea el Código Penal.

Conviene recalcar, la proporcionalidad de una sanción responde al bien jurídico tutelado y la reprochabilidad de la conducta, y su determinación debe utilizar como parámetro la pena que se impone para conductas de igual, inferior o mayor gravedad.

Incorporamos el cuadro siguiente, con el propósito de tener el punto de comparación de las penas impuestas a otros delitos que resguardan bienes jurídicos tutelados similares a los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas, en modalidad agravada.

| BIEN JURÍDICO TUTELADO | |
|--|------------------------|
| Derecho a la vida e integridad física | |
| DELITO | PENA |
| Homicidio simple | 12 a 18 años |
| Homicidios especialmente atenuados | 1 a 6 años |
| Homicidio por piedad | 6 meses a 3 años |
| Aborto con consentimiento (feto mayor a 6 meses) | 1 a 3 años |
| Aborto con consentimiento (feto menor a 6 meses) | 6 meses a 2 años |
| Homicidio por piedad | 6 meses a 3 años |
| Aborto con consentimiento (feto mayor a 6 meses) | 1 a 3 años |
| Aborto con consentimiento (feto menor a 6 meses) | 6 meses a 2 años |
| Aborto procurado (feto mayor a 6 meses) | 1 a 3 años |
| Aborto procurado (feto menor a 6 meses) | 6 meses a 2 años |
| Aborto honoris causa | 3 meses a dos años |
| Aborto culposo | 60 a 120 días multa |
| Lesiones leves | 3 meses a un año |
| Lesiones leves calificadas | 9 meses a un año |
| Lesiones culposas | 100 días multa a 1 año |
| Contagio venéreo | 1 a 3 años |

El delito de conducción temeraria, requiere un tratamiento diferenciado, en razón de su naturaleza. Este se trata de un delito peligro, es decir, el tipo no requiere la lesión del bien jurídico, sino que basta con que la conducta sea la puesta en peligro del mismo, la amenaza a este.

El bien jurídico protegido por este delito es la seguridad vial, que es un de bien de naturaleza colectiva. Sin embargo, no es igualmente punible la conducta de la que deviene un resultado material, que la conducta de la deviene un riesgo potencial.

Reiteramos, no se trata de beneficiar a quienes incurren en la comisión de las conductas temerarias que prevé la norma, sino de aplicar criterios de racionalidad y proporcionalidad respecto a la pena que se impone, teniendo como parámetro diferenciador la naturaleza del delito.

Un proceder distinto, nos lleva a equiparar un delito de peligro con otro de resultado material, lo cual, provoca que la ley incurra en una equívoca ponderación del bien jurídico tutelado y la reprochabilidad de la conducta, respecto a la potencialidad del riesgo.

Bajo estas consideraciones, es claro que las penas establecidas en el artículo 254 bis del Código Penal, desatienden la naturaleza del delito que sancionan.

Partiendo, de lo expuesto, esta iniciativa de ley procura un tratamiento bajo criterios de razonabilidad y proporcionalidad a los tipos penal en cuestión, lo que implica una reducción de las penas privativas de libertad y de inhabilitación para la conducción de vehículos automotores.

**d) Requisitos de circulación de los vehículos automotores y las sanciones administrativas que se prevén en caso de incumplimiento:
Ley - Reglamento**

Uno de los elementos innovadores en esta propuesta, fue el resultado del exhaustivo análisis, realizado con el propósito de determinar cuáles regulaciones de la legislación de tránsito vigente constituyen reserva de ley, y cuáles podrían ser desarrolladas reglamentariamente.

Lo anterior supone un reto desde el punto de vista de la técnica legislativa, a saber: ¿cómo reducir la extensión y el contenido de la norma sin lesionar los preceptos constitucionales involucrados y sin hacer nugatoria la potestad del legislador en esta materia?

Sobre este particular, estimamos pertinente hacer especial referencia a la determinación de los requisitos de circulación de los vehículos automotores, y conducentemente, a las sanciones administrativas que se prevén para el incumplimiento de estos.

La Sala Constitucional en la resolución N° 1876-90 de las dieciséis horas del diecinueve de diciembre de mil novecientos noventa, valiéndose del análisis del principio de legalidad en materia penal, a la luz de la doctrina de la *“ley penal en blanco”*, señaló:

“El principio de legalidad exige, para que los ciudadanos puedan tener conocimiento sobre si sus acciones constituyen o no delito, que las normas penales estén estructuradas con precisión y claridad, lo que se complica en los casos en que no todos los elementos del tipo se encuentran en la misma norma, a ello se conoce como legislación incompleta, problema que en doctrina se estudia bajo la doctrina de 'leyes penales en blanco', denominación bajo la que se analiza el problema causado por la no plenitud del tipo; sea cuando se necesita recurrir a otra norma de igual, superior o inferior rango, para lograr el tipo totalmente integrado (...) a) ¿resulta posible sin lesionar el principio de división de poderes, que los tipos penales sean completados en sus elementos por un reglamento? y, si ello es posible, b) ¿hasta dónde se extiende esa facultad del Poder Ejecutivo?”.

Ante esas preguntas, la propia Sala responde:

“[La] técnica legislativa ha aceptado como válida y necesaria la utilización de normas penales no completas, para fijar los tipos penales, las que logran su plena integración el (Sic) relacionárseles con otras, aún de menor rango, dentro de éstas los reglamentos. Para contestar la primera pregunta que nos formulamos, ¿resulta posible sin lesionar el principio de división de poderes, que los tipos penales sean completados, en sus elementos, por un reglamento? no podemos contentarnos con señalar que el artículo 140 inciso 3o. de la Constitución Política dispone como atribución del Presidente de la República y su respectivo Ministro, el reglamentar las leyes, pues lo que interesa es establecer si por las exigencias propias de la materia penal, en cuanto al principio de reserva de ley, resulta constitucionalmente posible el completar las normas con un reglamento.” (...) Es criterio de la Sala que esa técnica no se aparta del marco constitucional de división de Poderes, siempre que el Ejecutivo se mantenga dentro del marco propio de sus atribuciones constitucionales y que la ley que remite establezca con suficiente claridad los presupuestos de la punibilidad, así como la clase y extensión de la pena. Si, por ejemplo, aceptamos que un radio de acción propio de ese Poder es proteger la salud pública, es claro que el Presidente de la República y su Ministro de Salud pueden dictar reglamentos en protección de la salud de la población, así no resulta inconstitucional el artículo 268 del Código Penal que reprime con prisión de uno a tres años o multa de cincuenta a doscientos días multa a quien violare las medidas sanitarias acordadas por la autoridad competente para evitar la introducción o propagación de una epidemia, epizootia o plaga vegetal. Pero, cada caso debe ser analizado por separado.”

En suma, la Sala Constitucional concluyó:

“...es posible concluir que sí resulta posible completar una norma penal por medio de un reglamento, siempre que al hacerlo el Poder Ejecutivo se

mantenga dentro de su esfera propia de competencia y que la ley que remite establezca con suficiente claridad los presupuestos de su punibilidad, así como la clase y extensión de la pena; el establecer si ello se cumple debe hacerse en cada caso”.

La aplicación análoga de este criterio en la determinación de las conductas y la imposición de sanciones en el ámbito administrativo, es perfectamente viable.

No obstante lo anterior, esta posibilidad observa los límites previstos constitucionalmente, como lo es lo dispuesto en el párrafo 2) del artículo 28 de la Constitución Política, el cual indica: *“las acciones privadas que no dañen la moral o el orden públicos o que no perjudiquen a terceros están fuera del alcance de la ley.”*

Así lo indicó la Sala Constitucional, mediante resolución N° 4869-04 de las quince horas un minuto del cinco de mayo de dos mil cuatro, al señalar:

“(…) que los derechos fundamentales pueden ser sujetos de limitaciones, siempre y cuando éstas sean razonables y proporcionadas, de manera que no vacíen el contenido del derecho. Por ende, tal limitación sólo puede ser impuesta por ley [y, en ese sentido, se pueden] desprender cuatro corolarios importantes respecto a la limitación de los derechos fundamentales: a) En primer lugar, el principio de 'reserva de ley', del cual resulta que solamente mediante ley formal, emanada del Poder Legislativo por el procedimiento previsto en la Constitución para la emisión de las leyes, es posible regular y, en su caso, restringir los derechos y libertades fundamentales -todo, por supuesto, en la medida en que la naturaleza y régimen de éstos lo permita, y dentro de las limitaciones constitucionales aplicables-, b) En segundo lugar, sólo los reglamentos ejecutivos de esas leyes pueden desarrollar los preceptos de éstas, entendiéndose que no pueden incrementar las restricciones establecidas, ni crear las no establecidas por ellas, y que deben respetar rigurosamente su 'contenido esencial'; c) Tercero, ni aún en los reglamentos ejecutivos, mucho menos en los autónomos u otras normas o actos de rango inferior, podría válidamente la ley delegar la determinación de regulaciones o restricciones que sólo ella está habilitada a imponer; de donde resulta una nueva consecuencia esencial, d) Finalmente, toda actividad administrativa en esta materia es necesariamente reglada, sin poder otorgarse a la Administración potestades discrecionales, porque éstas implicarían obviamente un abandono de la propia reserva de ley (...).”

En síntesis, las limitaciones que se establezcan a los derechos fundamentales son de reserva legal.

Si bien, es claro que cuando se determinan requisitos para la circulación de los vehículos automotores, implícitamente se está estableciendo una limitación constitucional. Existe coincidencia en que las limitaciones impuestas atienden un

interés público y que la limitación a la circulación del vehículo resulta idónea para dar efectivo cumplimiento a un interés general, pues dichos requisitos son necesarios para garantizar la seguridad vial.

La aplicación hermenéutica de los criterios expuestos por la Sala Constitucional, a la luz de la determinación de los requisitos de circulación de los vehículos automotores y las sanciones administrativas que se prevén para el incumplimiento de estos, nos conducen a la conclusión de que no habría violación del principio de reserva de ley respecto a los parámetros necesarios para imponer limitaciones a los derechos fundamentales, en el tanto el desarrollo reglamentario que faculte la ley, no exceda los parámetros definidos en esta.

Partiendo de lo expuesto, podemos afirmar que los requisitos de circulación de los vehículos automotores propuestos atienden plenamente tales criterios, ya que las normas propuestas establecen el requisito general y remiten al desarrollo reglamentario la especificación técnica del mismo.

Bajo este orden de ideas, las sanciones administrativas que devienen del incumplimiento de los requisitos de circulación de los vehículos automotores no violentan el principio de reserva de ley, vista la posibilidad -aceptada por la Sala Constitucional- de que una norma sancionadora sea desarrollada por medio de un reglamento, siempre que la ley establezca claramente los presupuestos de su punibilidad y que el Poder Ejecutivo al hacerlo se mantenga dentro de su esfera propia de competencia.

Así las cosas, y a modo de ejemplo, citamos algunos de los requisitos que fueron diseñados bajo esta lógica: estar provistos de una bocina que cumpla los límites sonoros establecidos reglamentariamente; estar provistos de los dispositivos proyectores de luz alta y baja, de freno, de reversa, de posición, luces direccionales, intermitentes de emergencia y luz de identificación de placa en perfecto estado en sus funciones. Sus colores, ubicaciones, número, proyección de luz, usos, condiciones de reglaje, intensidad lumínica y demás especificaciones técnicas se establecerán vía reglamento según sus categorías y respetando la naturaleza constructiva del vehículo; tener un silenciador para el escape que cumpla con los parámetros y los niveles de ruido establecidos en el reglamento, entre otros.

e) Proceso de acreditación de conductores

El acto administrativo por el cual el Estado decide otorgar la autorización para desplazarse con vehículos automotores por las vías públicas terrestres, está determinado por varios aspectos que deben ser objeto de regulación en toda legislación de tránsito.

En este proceso, ubicamos una primera etapa que atañe al proceso formativo, incluye el aprendizaje de las pericias necesarias para conducir una determinada categoría de vehículo y la evaluación del conocimiento de los

aspectos reglados en la ley, los cuales, pretenden inculcar hábitos dirigidos a una conducción segura. La segunda etapa, atañe a la evaluación práctica de la demostración de las pericias necesarias para conducir el vehículo, al cual se opta para ser autorizado.

En la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, N° 7331, de 22 de abril de 1993, y sus reformas, tenemos dos aspectos que deben señalarse inicialmente, a fin de establecer parámetros diferenciadores con esta propuesta de ley. Primero, los requisitos para acceder a la acreditación como conductor, y segundo, los parámetros para otorgar la autorización para conducir cada tipo de vehículo.

Respecto al primero, en la propuesta se clarifican los contenidos de cada requisito y en especial, se define el tema del examen médico que se practica a los aspirantes a conductores o a quienes renuevan su licencia de conducir.

Como principal novedad, se propone que dicho examen sea de carácter general, eliminando la discusión entre la práctica de un examen psicológico o uno físico, habida cuenta de que debe balancearse su utilidad práctica, con las posibilidades de los usuarios.

Además los responsables de ejecutar dicho examen, deberán ser médicos acreditados o contratados por el Estado; de tal modo, se podrá supervisar la calidad de dicho servicio y exigir la rendición de cuentas a quienes no lo cumplan a satisfacción.

En relación a los parámetros para otorgar la autorización para conducir vehículos automotores, se clarifica el tipo de vehículo apto para realizar la prueba práctica de manejo, sean: vehículos automotores de transmisión automática, manual o acorde con otra tecnología, y se prevé que las personas con discapacidad puedan realizar el examen práctico en un vehículo adaptado a su condición.

Adicionalmente, se conserva el requerimiento de que el examen práctico se realice en los vehículos automotores que presenten las características propias del tipo de licencia a la que el conductor aspira.

Sobre este particular, una evaluación de la legislación vigente, frente a la realidad acumulada en los últimos años, impone modificaciones en cada una de las clases y tipos de licencia de conducir, partiendo de tres argumentos fundamentales:

- i. Razones de seguridad vial, de modo que se tutele que los aspirantes y quienes hayan sido habilitados para conducir, que pretendan la renovación de su licencia, tengan las pericias adecuadas para operar esos automotores.
- ii. La variación en la tecnología de los automotores, de modo que algunos de los contenidos de las actuales categorías no se ajustan en un

todo a la realidad, por la capacidad o naturaleza de los motores o del peso de los vehículos; y

iii. Asegurar en algunas categorías de vehículos, asociados a actividades comerciales o de prestación de servicios públicos o privados, una proporcional y racional exigencia de requisitos, de modo que en un balance de la necesidad de las pericias debidamente demostradas, con la experiencia esperada, no se cierre la posibilidad de acceder a la autorización para el manejo de determinados automotores.

Partiendo de lo anterior, tenemos que las licencias de conducir clase A, prevista para los vehículos automotores tipo bicimotor y motocicleta, hace la diferenciación entre el tipo de combustión, haciendo la relación tanto en centímetros cúbicos como kilovatios, para englobar tanto automotores de combustión interna, eléctricos e híbridos.

En la actualidad, el primer tipo de licencia para esta clase de vehículos, permite que se autorice la conducción a partir de los trece años; en la propuesta se es más restrictivo, estableciéndose en dieciséis años. Esto en consideración del riesgo por la inmadurez mental y física propia de los menores de edad respecto de la conducción.

Por su parte, la clasificación de vehículos automotores previstos para la licencia clase B, pretende solucionar la dificultad presentada en los últimos años respecto al otorgamiento de la licencia, ya que la legislación actual se rige por parámetros de peso que han sido superados por la naturaleza y características constructivas de los automotores.

Así, se recurre al peso máximo autorizado, donde como novedad, se prevé la eventual adaptación de un remolque o semi remolque, aún en los vehículos de menos peso.

A partir de la licencia tipo B-2 se ubican vehículos automotores de mayor envergadura, en consecuencia, se redefine el tema de la edad mínima requerida para obtener la acreditación, aunada a la fórmula de experiencia acumulada, prevista actualmente.

De modo que para la licencia tipo B-2 se observa el requerimiento de una edad mínima de 20 años; para la tipo B-3 de 22 años, al igual que para la tipo B-4, pero con una expedición de cualquier de licencia clase B o C con al menos tres 3 años de expedida, para asegurar cierta experiencia.

Igualmente, y con el propósito de asegurar una experiencia medianamente razonable, para las licencias asociadas al transporte público modalidad taxi y modalidad autobús, se exige cuando menos el disponer de una licencia con 3 años de expedida clase B o C.

Como novedad se establece, que si se trata de prestación de servicios especiales de transporte de menores de edad, se plantea el requisito de acreditar no haber sido condenado por delitos sexuales o de conducción temeraria.

En lo que atañe a las licencias clase D, se amplía el contenido para la tipo D-3 que hoy hace referencia de manera lacónica a la conducción de otros tipos de maquinaria, para señalar expresamente maquinaria agrícola, de construcción o de carga.

Finalmente como novedad, para las licencias clase E, se introduce una categoría adicional, que incorpora los vehículos automotores que por sus características no pueden ser ubicados en ninguna otra categoría; lo que en la actualidad genera grandes inconvenientes, ya que obliga a la interpretación de las autoridades responsables de la expedición de las licencias de conducir.

Otro aspecto importante, es el atinente al proceso de renovación de la licencia de conducir y el periodo por el cual se emite dicho acto.

Bajo la legislación vigente, la licencia de conducir se extiende por un período de vigencia de 3 años, cuando se solicita por primera vez, y de 6 años, por renovación.

En la propuesta, la vigencia de la licencia que se expide por primera vez también es de 3 años. No obstante, la vigencia por renovación, se supedita a la valoración del comportamiento previo del conductor, de conformidad con los parámetros establecidos en el sistema de evaluación permanente de conductores.

En este sentido, de acuerdo con lo que el propio conductor determina mediante su comportamiento en carretera, así será la disposición de las autoridades del Poder Ejecutivo, para otorgar por un plazo más o menos amplio la renovación de la acreditación como conductor.

Dicho en otras palabras, será el propio conductor el que incida en la vigencia de su licencia de conducir.

Por las razones expuestas, presentamos a consideración de las señoras y los señores diputados el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS
TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL**

**TÍTULO I
DISPOSICIONES PRELIMINARES**

ARTÍCULO 1.- Ámbito de aplicación

Esta ley regula la circulación, por las vías públicas terrestres de la nación, de los vehículos y de las personas que intervengan en el sistema de tránsito. Asimismo, regula la circulación de los vehículos en las gasolineras, en estacionamientos públicos o comerciales regulados por el Estado, en los estacionamientos privados de uso público de los centros y locales comerciales, las playas del país y en las vías privadas de conformidad con el artículo 209. Se excluyen los parqueos privados de las casas de habitación y de los edificios, públicos o privados, que sean destinados únicamente a los usuarios internos de dichas edificaciones, donde privará la regulación interna de tales establecimientos.

Igualmente, regula todo lo relativo a la seguridad vial, a su financiamiento, al pago de impuestos, multas, derechos de tránsito y lo referente al régimen de la propiedad de los vehículos automotores, tutelado por el Registro Nacional, a excepción del régimen de tránsito ferroviario y el tránsito de semovientes en la vía pública. En estos últimos dos casos, deberá el interesado hacer valer sus derechos en el proceso civil correspondiente.

ARTÍCULO 2.- Definiciones

Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:

- 1. Accidente de tránsito:** es la acción culposa cometida por los conductores de los vehículos, sus pasajeros o los peatones, al transitar por los lugares a los que se refiere el artículo (1) uno de esta ley. En el accidente de tránsito debe estar involucrado al menos un vehículo y producirse muerte o lesiones de personas y/o daños en los bienes a consecuencia de la infracción de esta ley.
- 2. Acera:** vía destinada al tránsito de los peatones.
- 3. Alcoholimetría:** es el análisis bioquímico para determinar la presencia del alcohol en la sangre o aire aspirado y su cantidad.
- 4. Alcoholemia:** es el resultado de la alcoholimetría.

5. **Anuncio:** letrero, escritura, impreso, pintura, emblema, dibujo u otro medio informativo, cuyo propósito sea la publicidad comercial o llamar la atención sobre un producto, artículo, marca de fábrica, actividad comercial, negocio, servicio, actividad recreativa, profesión u ocupación domiciliaria, que se ofrezca, venda o preste en un sitio distinto de aquel donde aparezca tal anuncio.
6. **Aresep:** Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
7. **Autobús:** vehículo automotor destinado al transporte de personas cuya capacidad sea para más de cuarenta y cuatro pasajeros sentados.
8. **Automóvil:** vehículo automotor destinado al transporte de personas, con una capacidad máxima de hasta 8 pasajeros según su diseño.
9. **Autopista:** vía de acceso restringido de cuatro o más carriles de circulación sea que cuente o no con una isla central divisoria.
10. **Aviso:** letrero sin fines de publicidad comercial.
11. **Bahía de parada de transporte público:** espacio debidamente autorizado como tal y complementario a la estructura de la vía, utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinado temporalmente al abordaje y desabordaje de pasajeros, a vehículos de transporte público en ruta regular.
12. **Bicicleta:** vehículo de dos ruedas de tracción humana y accionada mediante pedales.
13. **Bicimoto:** vehículo de dos ruedas con motor térmico de cilindrada no superior a 50cc o con una potencia de hasta 11 kw cuyo sistema de dirección es accionada por manillar.
14. **Boleta de citación:** fórmula mediante la cual se notifica física o electrónicamente a una persona la infracción que se le atribuye y se le emplaza a comparecer ante la autoridad competente.
15. **Buseta:** vehículo automotor dedicado al transporte de personas con una capacidad de entre veintiséis y cuarenta y cuatro pasajeros sentados.
16. **Calcomanía:** etiqueta adhesiva de tamaño variable usada con fines distintivos (y) o de control para la circulación de vehículos.
17. **Calzada:** superficie de la vía sobre la que transitan los vehículos y que está compuesta por uno o varios carriles de circulación. No incluye el espaldón.
18. **Calles locales:** vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana que no estén clasificadas como travesías urbanas de la red vial nacional.
19. **Caminos no clasificados:** caminos públicos tales como los caminos de herradura, las sendas, las veredas y los trillos que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán sus costos de mantenimiento y mejoramiento. No se incluyen las categorías de caminos vecinales y calles locales.
20. **Caminos vecinales:** caminos públicos que dan acceso directo a las fincas y otras unidades económicas rurales, unen caseríos y poblados con la red vial nacional y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y una alta proporción de viajes locales de corta distancia.

- 21. Características básicas del vehículo:** marca, estilo, modelo, categoría, número de serie o chasis, número de identificación vehicular (VIN), año modelo, carrocería, capacidad, peso neto y bruto, color, número de motor, tipo de combustible, cilindrada, potencia y número de placas.
- 22. Carretera de acceso restringido:** carretera a la cual, por disposición del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, solo se permite el acceso o la salida de vehículos y peatones en determinadas intersecciones con otros caminos públicos. Se clasificarán como tales las vías en las cuales se determine que, por razones de capacidad o seguridad, sea conveniente limitar el acceso o la salida de los vehículos.
- 23. Carreteras primarias:** red de rutas troncales para servir a corredores viales y que se caracterizan por tener volúmenes de tránsito relativamente altos y una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.
- 24. Carreteras secundarias:** rutas no primarias que conectan cabeceras cantonales importantes u otros centros de población, producción o turismo que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.
- 25. Carreteras terciarias:** rutas que recogen el tránsito de las carreteras primarias y secundarias y que constituyen las vías principales para los viajes que se realicen dentro de una región o entre distritos importantes.
- 26. Carril de circulación:** parte de la calzada destinada al tránsito en una sola dirección, cuyo ancho se establecerá reglamentariamente.
- 27. Carril central de giro a la izquierda:** El carril central de giro a la izquierda está marcado con una línea externa continua y líneas internas discontinuas. Se utiliza en la franja central de las vías públicas urbanas, con cuatro o más carriles. Es una zona de refugio que permite a los conductores realizar maniobras de giro izquierdo, desde una vía secundaria o hacia una vía secundaria, sin interrumpir el libre flujo del tránsito.
- 28. Cilindrada:** capacidad volumétrica de un cilindro o cilindros de un motor expresada en centímetros cúbicos (cm³) usualmente utilizada como C.C.
- 29. Centros de diagnóstico automotor:** ente estatal o privado destinado a la inspección técnica-mecánica de vehículos automotores y a la revisión del control de emisiones.
- 30. Ciclista:** persona que conduce una bicicleta o su pasajero.
- 31. Ciclovia:** vía o sección de la calzada destinada exclusivamente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones, cuyo ancho se establecerá reglamentariamente.
- 32. Conductor:** persona que tiene el control operativo de un vehículo y es responsable directo de este y de las infracciones que cometa.
- 33. Conductor novel:** persona que se acredita como conductor por primera vez.
- 34. Conductor profesional:** toda persona con licencia de conducir tipo B-2, B-3, B-4, E-1 y E-2 o clases C y D, o que en cualquiera otra clase

haya solicitado que se le considere como tal, adicionando a su licencia la letra "P" de profesional.

35. Contaminantes ambientales: gases, partículas o ruidos producidos por un vehículo automotor.

36. CTP: Consejo de Transporte Público.

37. Cosevi: Consejo de Seguridad Vial.

38. Cuña: pieza de metal, de madera o de cualquier otro material idóneo que se utilice para calzar los vehículos y así asegurar su inmovilidad.

39. Curva horizontal: curva circular que une los tramos rectos de una carretera en el plano horizontal.

40. Curva vertical: curva parabólica que une las líneas rectas que representan el perfil de las pendientes.

41. Croquis: documento descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito levantado en el sitio de los hechos por la autoridad de tránsito competente.

42. Decibelio o decibel: unidad de medida utilizada para determinar la intensidad de un sonido.

43. Derecho de vía: derecho que recae sobre una franja de terreno de naturaleza demanial y que se destina a la construcción de obras viales para la circulación de vehículos o el tránsito de personas o de otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato, la rotulación de carreteras, destinos turísticos o de servicios, así como para la de paradas de vehículos de transporte público o parabuses.

44. Derecho de circulación: derecho que se obtiene luego de pagar los impuestos fijados por ley para la circulación de vehículos durante un período determinado.

45. Dirección Electrónica Vial (DEV): dirección electrónica suministrada obligatoriamente al Cosevi por todo conductor o propietario de un vehículo en la que se les notificará las actuaciones relacionadas con la aplicación de esta ley.

46. Dispositivo oficial de control de tránsito: señal o aviso que deben acatar quienes transitan por las vías públicas conforme a las disposiciones legales.

47. Equipo especial: equipo autopropulsado destinado a realizar tareas agrícolas, de construcción u otras actividades.

48. Espaldón u hombro: área adyacente a ambos lados de la calzada cuya finalidad es dar soporte lateral al pavimento, servir para el tránsito de peatones y proporcionar espacio para las emergencias del tránsito y para el estacionamiento eventual de vehículos.

49. Estacionamiento, parqueo o aparcamiento: lugar público o privado destinado al estacionamiento temporal de los vehículos.

50. Estacionómetro o parquímetro: aparato mediante el cual se registra y cobra la tarifa que permite el estacionamiento temporal de un vehículo en la vía pública destinada a ese fin.

51. Estacionar, aparcar o parquear: situar un vehículo en un lugar determinado y mantenerlo sin adelanto ni retroceso.

52. Factor Lambda (λ): es la proporción que existe entre la relación aire/combustible con la que está trabajando el motor y la relación aire/combustible teórica con la que debería trabajar para que la combustión fuera completa.

53. Gran Área Metropolitana (GAM): área definida como tal mediante el Decreto 13583 VAH-OFIPLAN, de 3 de mayo de 1982, o el que lo sustituya.

54. Grúa: vehículo automotor especialmente adaptado o diseñado para el traslado y remolque de vehículos de un lado a otro, sea por arrastre o por elevación.

55. Infractor: persona que incumple las disposiciones de la presente ley.

56. Inmovilización de un vehículo: acto que impide la libre circulación de un vehículo mediante el retiro de sus placas.

57. Instrumentos de medición: equipos especialmente diseñados para determinar comprobar el margen de aceptabilidad y seguridad del objeto por medir.

58. Intersección: punto de una vía pública en el que convergen dos o más vías y en donde los vehículos pueden virar o mantener la dirección de su trayectoria.

59. Licencia de conducir: permiso otorgado por el Estado mediante el que se faculta a una persona a conducir un vehículo durante un período determinado.

60. Línea: concesión de servicio de transporte público de personas que se presta en determinada ruta, en las modalidades de buseta o autobús autorizadas por el CTP.

61. Línea de barrera: línea que divide la calzada en su centro sea esta una línea continua blanca, línea amarilla o doble línea amarilla, las cuales indican que es prohibido circular, adelantar o bien hacer giros en "U" o maniobras hacia la izquierda de esa línea.

62. Línea amarilla: señalamiento horizontal pintado con color amarillo sobre el pavimento, que se usa para separar corrientes de tránsito de sentido contrario, en líneas de borde izquierdo separados por medianeras y en algunas islas canalizadoras. Puede ser una línea fragmentada o continua. Cuando se demarca en el borde del caño, en calles locales, indica la prohibición de estacionamiento en ese tramo de la vía. En caso de ambigüedad en el señalamiento, prevalece lo que indique el señalamiento vertical fijo, de acuerdo con lo señalado por acuerdo sobre señales viales uniformes.

63. Línea blanca: señalamiento horizontal pintado con color blanco sobre el pavimento, que se usa para separar corrientes de tránsito en un mismo sentido, en líneas de borde en carreteras de doble sentido, en líneas de borde derecho en carreteras separadas por medianera y en algunas islas canalizadoras. Puede ser una línea fragmentada o continua, todo ello en consonancia con lo señalado por acuerdo sobre señales viales uniformes.

64. Luces de freno: las que emiten los dispositivos proyectores de luz roja cuando se oprime el pedal del freno.

- 65. Luces direccionales:** las que emite un dispositivo proyector de luz roja o naranja, situado tanto en la parte delantera como en la trasera del vehículo, de forma intermitente y que indican la dirección que se va a tomar.
- 66. Luces para neblina:** las destinadas a aumentar la iluminación de la vía en caso de neblina, lluvia fuerte, nubes de polvo u otras condiciones ambientales adversas.
- 67. Luz alta:** la que emiten hacia adelante los faros principales de un vehículo para obtener un largo alcance en la iluminación de la vía.
- 68. Luz baja:** la que emiten hacia adelante los faros principales de un vehículo para iluminar la vía a corta distancia, sin ocasionar deslumbramiento o molestias a los demás conductores u otros usuarios de la vía, que vengan en el sentido contrario.
- 69. Microbús:** vehículo automotor destinado al transporte de personas cuya capacidad para pasajeros sentados oscila entre nueve y veinticinco personas.
- 70. MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- 71. Motocicleta:** vehículo automotor de dos, o más ruedas, con motor térmico de cilindrada superior a 50 cc o con una potencia superior a los 11 kw, cuyo sistema de dirección es accionada por manillar.
- 72. Multa fija:** sanción administrativa por infracciones a esta ley, expresada en el pago de la suma que se establece en cada caso.
- 73. Naturaleza constructiva:** adecuación a normativas internacionales de las casas fabricantes, en el diseño, producción y comercialización de sus vehículos para protección de sus pasajeros, la seguridad en carreteras y el medio ambiente.
- 74. Oficial de tránsito:** funcionario nombrado de conformidad con la ley, investido de autoridad por la Dirección General de la Policía de Tránsito.
- 75. Opacidad:** estado en el cual un material impide, parcialmente o en su totalidad, el paso de los rayos de la luz, con lo que ocasionan la falta de visibilidad del observador.
- 76. Placa de matrícula:** documento público expedido por el Registro Nacional que identifica externamente un vehículo.
- 77. Parabrisas:** vidrio transparente frontal y posterior de un vehículo automotor.
- 78. Parte oficial:** documento mediante el cual la autoridad competente informa sobre un accidente de tránsito.
- 79. Pasajero:** toda persona distinta del conductor que ocupa un lugar dentro de un vehículo.
- 80. Peaje:** importe que se cobra al usuario por transitar con un vehículo en un tramo determinado de una vía pública.
- 81. Paisaje natural:** entorno no modificado o escasamente modificado por el ser humano y caracterizado por contar con diferentes ecosistemas y estar desprovisto de construcciones o edificaciones de cualquier clase que no sean el resultado de la interacción entre diversos agentes geográficos tales como la litosfera, la atmósfera la biosfera y la hidrosfera.

- 82. Paisaje urbano:** entorno resultante del crecimiento poblacional y la formación de grandes urbes, caracterizado por la configuración determinada por sus edificaciones, principalmente los centros comerciales y edificios de servicios, su desarrollo habitacional, los vehículos en tránsito, avisos, rótulos, anuncios, el alumbrado público y otros elementos distintivos.
- 83. Paisaje interurbano:** entorno que evidencia un desarrollo humano, tanto en materia constructiva como habitacional y de oferta de servicios y actividades comerciales creciente, pero sin presentar todas las características de un paisaje urbano.
- 84. Paisaje rural:** entorno no urbanizado o de bajísima urbanización destinado a actividades agropecuarias, agroindustriales, extractivas, silvicultura u otras actividades agrarias.
- 85. Peatón:** toda persona que transite a pie.
- 86. Pérdida total:** estado de la estructura de un vehículo automotor que impide su circulación por razones de seguridad jurídica o vial.
- 87. Peso bruto:** peso total del vehículo que resulta al sumar su peso vacío de acuerdo con las especificaciones de fábrica, más el peso de la carga útil que puede transportar según las mismas especificaciones.
- 88. Peso máximo autorizado (PMA):** peso máximo autorizado para un vehículo determinado según su diseño y de conformidad con lo que establezca el reglamento respectivo.
- 89. Plaqueta de pesos y dimensiones:** placa que identifica a los remolques y semiremolques livianos de menos de 750 kilogramos. Tendrá las características y la información que se determine reglamentariamente.
- 90. Polarizado tipo espejo:** material o sustancia que visto desde el exterior provoca el efecto de reflejar la imagen y no permitir la visibilidad hacia el interior del vehículo.
- 91. Polarizado tipo limusina:** material o sustancia que visto desde el exterior presenta una opacidad absoluta y no permite la visibilidad hacia el interior del vehículo.
- 92. Reacreditación:** proceso mediante el cual a un conductor, cuya licencia haya perdido vigencia por la aplicación de puntos, se le concede una nueva licencia.
- 93. Red vial cantonal:** conjunto de caminos vecinales, calles locales y caminos no clasificados que no forman parte de la red vial nacional según disposición del MOPT. Su administración y mantenimiento corresponde a las municipalidades.
- 94. Red vial nacional:** conjunto de carreteras primarias, secundarias y terciarias cuya constitución, mantenimiento y administración corresponde al MOPT.
- 95. Remolque o semirremolque liviano:** vehículo sin tracción propia, cuyo PMA no sobrepasa los 750 kg.
- 96. Remolque o semirremolque pesado:** vehículo sin tracción propia cuyo PMA sobrepasa los 750 kg.
- 97. Rodamiento:** circulación o desplazamiento de los vehículos por las vías públicas.

98. Rótulo: elemento visual cuyo propósito es llamar la atención sobre algún producto o actividad, que se ofrezca o se lleve a cabo en el mismo sitio en que está ubicado dicho elemento.

99. Ruta: trayecto realizado por los vehículos de transporte público de personas, únicamente en las modalidades de buseta y autobús, entre dos puntos llamados terminales y que ha sido autorizado por el Consejo de Transporte Público.

100. Seguridad activa: conjunto de mecanismo o dispositivos destinados a evitar que el vehículo sufra un accidente o a disminuir el riesgo que este ocurra.

101. Seguridad pasiva: conjunto de accesorios, mecanismos o dispositivos que ante la eventualidad de un accidente están destinados a proteger la integridad física de los ocupantes del vehículo o minimizar las posibles lesiones que estos podrían sufrir.

102. Semáforo: dispositivo que mediante varias unidades ópticas asigna, de forma alternativa, el derecho de paso a cada movimiento o grupo de movimientos que confluyen en una intersección. Puede ser accionado manual o automáticamente.

103. Semirremolque: vehículo sin tracción propia construido para ser acoplado a un tractocamión mediante una articulación como vínculo de acople, de tal manera que una parte sustancial de su peso y de su carga repose parcialmente sobre este. La carga puede o no estar integrada al semirremolque.

104. Señal horizontal: marca de pintura de color amarillo o blanco que se graba sobre la superficie de rodamiento para regular la circulación de los vehículos.

105. Señal vertical: dispositivo de tránsito que se adhiere al suelo y que es colocado en forma vertical para informar, regular o prevenir a los usuarios.

106. Servicio especial: servicio de transporte de personas realizado en forma temporal, únicamente por medio de autobuses, busetas y microbuses, con autorización previa del Consejo de Transporte Público y que no se realiza en una línea establecida.

107. Servicio especial estable de taxi: servicio público de transporte remunerado de personas dirigido a un grupo cerrado de usuarios y que satisface una demanda limitada, residual, exclusiva y estable.

108. Sistema de retención infantil: silla para bebés o para niños diseñada de acuerdo a su edad y/o peso, que le ofrece protección en caso de accidente.

109. Sistema de tránsito: conjunto de carreteras de uso público o privadas de uso público, calles, zonas de paso peatonal y demás ámbitos en que se desplazan los vehículos y los peatones, de acuerdo con el artículo 1º de esta ley.

110. Testigo de llanta: elevación dentro de los canales de agua de una llanta mediante el cual se visualiza el desgaste de la misma.

111. Taxi: vehículo automotor destinado al transporte remunerado de personas cuyo régimen está regulado por la Ley N° 7969, de 22 de

diciembre de 1999, y sus reformas, Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de Taxi.

112. Taxímetro: instrumento mecánico, electrónico o mixto, que se utiliza en los taxis para determinar el precio del servicio prestado e indicar en un lugar visible y sellado la suma que debe pagar el usuario con base en una tarifa base preestablecida.

113. Transitar: acción de efectuar un movimiento de personas, vehículos y semovientes que permita su traslado sobre una vía pública.

114. Transporte de carga limitada o taxi carga: servicio de transporte público de carga realizado por medio de vehículos de carga autorizados, al cual le es aplicable una tarifa establecida según la ley.

115. Transporte público de grúa o taxi grúa: servicio de transporte público de grúa realizado por medio de vehículos grúa, al cual le es aplicable una tarifa establecida según la ley.

116. Transporte público de personas: servicio de traslado público de pasajeros realizado por medio de autobuses, busetas, microbuses, taxis u otros vehículos autorizados, al cual le es aplicable una tarifa o precio establecida según lo determine el ordenamiento jurídico.

117. Unidades Bosch (UB): unidad de medición utilizada para determinar el grado de opacidad del humo, medido con el opacímetro por extinción luminosa indirecta.

118. Unidades Hartridge (UH): unidad de medición utilizada para determinar el grado de opacidad del humo, medido con el opacímetro por extinción luminosa directa.

119. UTV: vehículo utilitario todo terreno tipo side by side de cuatro o más ruedas conocidos como mulas, con sistema de frenado, aceleración y manivela.

120. Vehículo: medio de transporte usado para trasladar personas o bienes por la vía pública.

121. Vehículo abandonado: vehículo dejado en la vía pública por un periodo de más de veinticuatro horas.

122. Vehículo articulado: vehículo compuesto por un cabezal y uno o dos semirremolques que son arrastrados por el primero, unidos mediante una articulación que, además de vincularlos, permite la transmisión de carga.

123. Vehículo automotor: vehículo de transporte terrestre de propulsión propia sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles. Se exceptúa de esta definición el equipo especial.

124. Vehículo de carga liviana: vehículo automotor diseñado y utilizado para el transporte de carga, cuyo peso máximo autorizado sea inferior a 8 toneladas

125. Vehículo de carga pesada: vehículo automotor diseñado y utilizado para el transporte de carga, cuyo peso máximo autorizado sea de al menos 8 toneladas.

126. Vehículo de tránsito lento: el que, en un lugar y tiempo dados, avanza a una velocidad inferior a la normal de la restante corriente de

tránsito. Cuando la corriente de tránsito se ubique en pendientes ascendientes, se considerarán de tránsito lento todos los vehículos que circulen a velocidad de arrastre.

127. Vehículos de emergencia autorizados: vehículos para combatir incendios, policiales, ambulancias y otros que cumplan con las condiciones reglamentarias correspondientes.

128. Vehículos de naturaleza mixta: automotores que por su sistema de combustión, propulsión o transmisión pueden ser clasificados bajo una de las categorías específicas definidas en esta ley y que, simultáneamente, puede ser también clasificados en otra categoría distinta debido a su estructura constructiva, sistema de frenos, instalación de luces, inclusión de volante u otro elemento.

129. Velocidad de arrastre: velocidad constante a la que avanzan los vehículos automotores sobre una pendiente ascendiente una vez que han agotado su capacidad de aceleración.

130. Vía: calle, camino o carretera por donde transitan los vehículos.

131. Vía exclusiva: vía destinada solo para el tránsito de vehículos dedicados a una actividad determinada.

132. Vía pública: toda vía por la que haya libre circulación.

133. Virar: cambiar la dirección del vehículo en su trayectoria.

134. Visera: franja superior que se coloca en el parabrisas de un vehículo en que presenta un oscurecimiento mayor al del resto del mismo.

135. Zona de paso: zona de una vía pública demarcada para el cruce de peatones.

136. Zona de seguridad: zona de paso regulada por semáforos que, en forma alterna, permite el paso de peatones y de vehículos.

ARTÍCULO 3.- Ejecución de la ley

La ejecución de esta ley le corresponde al MOPT por medio de sus órganos, sin perjuicio de las competencias que esta ley asigne a otras entidades u órganos. Asimismo, el MOPT podrá delegar parcialmente y por medio de los convenios de cooperación y ayuda correspondientes, en otras autoridades la ejecución de algunas de sus competencias, así como transferir parcial o totalmente los ingresos que de esa ejecución resulten.

TÍTULO II
REQUISITOS PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS

CAPÍTULO I
VEHÍCULOS

SECCIÓN I
GENERALIDADES

ARTÍCULO 4.- Requisitos documentales de circulación

Solo pueden circular legalmente por las vías públicas los vehículos que reúnan los siguientes requisitos documentales, los cuales podrán ser exigidos por las autoridades de tránsito en cualquier momento:

- a)** El certificado de propiedad mediante el cual se acredita su inscripción en el Registro Nacional. Se exceptúan de este requisito, los vehículos no inscribibles de acuerdo con la normativa especial de la materia registral, los vehículos inscritos en el extranjero que ingresen en forma temporal al país, sujeto al cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley, y los que se establezcan reglamentariamente.
- b)** Comprobante de derecho de circulación y de ETV. Además, deberán exhibir en el parabrisas delantero o en otro lugar visible de acuerdo con la naturaleza del vehículo, la calcomanía o comprobante de la ETV, el marchamo de circulación y el dispositivo de identificación del Registro Nacional.
- c)** El certificado o documento que acredite la vigencia del seguro obligatorio automotor.
- d)** La placa o placas de matrícula. El MOPT fijará reglamentariamente la cantidad de placas que deberá llevar cada tipo de vehículo, el sitio visible en donde deberán ser colocadas y las condiciones de mantenimiento y autenticidad que deberán tener.
Se exceptúan de esta norma los semiremolques y remolques de menos de setecientos cincuenta (750) kilogramos de peso máximo autorizado (PMA), los cuales deberán ajustarse a lo establecido en el inciso d) del artículo 34.
- e)** Cualquier permiso especial de circulación que se requiera de conformidad con lo que dispone esta ley.

ARTÍCULO 5.- Prohibición por pérdida total y otros supuestos

Prohíbese la importación para la inscripción y puesta en circulación de vehículos que:

- a)** Hayan sido declarados pérdida total.
- b)** Presenten uniones estructurales del chasis no autorizadas.

- c) Hayan sido manipulados en su número de identificación, VIN o chasis.
- d) Hayan sido sacados de circulación en su país de exportación.

El importador de vehículos de primer ingreso, inscritos en el país de su procedencia, deberá aportar en el proceso de nacionalización el título de propiedad y una declaración jurada protocolizada indicando que el vehículo no se encuentra bajo ninguno de los supuestos indicados en lo incisos anteriores. Asimismo, incluirá en dicha declaración su kilometraje o millaje.

El Ministerio de Hacienda implementará las medidas necesarias para verificar el cumplimiento de esta disposición antes de la nacionalización correspondiente.

Se prohíbe también la circulación en las vías públicas terrestres de vehículos automotores declarados pérdida total por una entidad aseguradora autorizada conforme al artículo 159 de esta ley. En este caso el Registro Nacional no autorizará la reinscripción de dichos vehículos. Asimismo, no podrá reutilizarse el número de VIN o chasis.

SECCIÓN II

ACTIVIDAD REGISTRAL Y TITULARIDAD DE LOS VEHÍCULOS

ARTÍCULO 6.- Registro Nacional

El Registro Nacional es el órgano estatal encargado de inscribir los derechos de los propietarios de los vehículos automotores, remolques y semirremolques pesados, así como los de terceros que eventualmente resulten con derechos sobre esos bienes. La información que conste en la base de datos de dicho Registro se considerará como la oficial del Estado.

ARTÍCULO 7.- Propiedad de los vehículos

La propiedad de los vehículos se comprueba mediante su inscripción en el Registro Nacional. El Registro otorgará al propietario el correspondiente certificado de propiedad y las placas de matrícula al momento de su inscripción o su reposición.

Si fuera necesario realizar gestiones para la devolución de las placas o vehículos detenidos, ya sea ante la Dirección General de Tránsito, o las autoridades judiciales, los trámites deberán ser realizados por el propietario registral o su mandatario.

ARTÍCULO 8.- Títulos inscribibles

Son títulos sujetos de inscripción en el Registro Nacional los siguientes:

- a) La escritura pública del traspaso del vehículo. Para el traspaso de vehículos de tracción animal o humana y de remolques o semirremolques livianos bastará la autenticación notarial de las firmas de los contratantes y no se exigirá su inscripción.
- b) Las ejecutorias y las adjudicaciones judiciales.
- c) Los documentos otorgados ante un notario público con oficina abierta en el país y de paso en el extranjero o ante el cónsul costarricense. En este último caso, deberá cumplirse con todos los requisitos legales que se exigen para su validez y eficacia en Costa Rica.
- d) En el caso de los vehículos importados no inscritos, los documentos que acrediten la propiedad en el país de origen y los de desalmacenaje expedidos por autoridades aduaneras nacionales.

ARTÍCULO 9.- Formalidades de la escritura de traspaso

Los traspasos de los vehículos automotores, remolques y semirremolques pesados, deben otorgarse en escritura pública, indicando los requisitos formales establecidos en el artículo 10 de esta ley y el monto de la transacción.

Este documento debe presentarse para su inscripción al Registro Nacional dentro de los treinta días hábiles siguientes a su otorgamiento, previo pago de los impuestos y derechos correspondientes; de lo contrario, se aplicará lo estipulado en el artículo 14 de esta ley.

ARTÍCULO 10.- Contenido del título de propiedad de los vehículos

El título de propiedad de los vehículos deberá indicar lo siguiente:

- a) Nombre y número de identificación del propietario.
- b) Marca, estilo, modelo, año modelo, categoría, carrocería, uso, color, número de motor, número de matrícula, peso neto, peso bruto, tipo de combustible o tecnología limpia, cilindrada, potencia, tracción, capacidad, número de serie, número de chasis y VIN del vehículo.

ARTÍCULO 11.- Datos de la inscripción

Toda inscripción que se haga en el Registro Nacional expresará:

- a) Hora y fecha de presentación del documento que causa la inscripción.
- b) Autoridad que expide el documento o el notario público que, en su caso, lo autoriza.

- c) Nombres, números de cédula o de identificación, calidades y domicilio exacto de las partes, precio y características básicas del vehículo según las definiciones de esta ley.

ARTÍCULO 12.- Efectos de la inscripción

La inscripción no convalida los actos o los contratos inscritos que sean nulos o anulables conforme a la ley. Sin embargo, la eventual anulación de dicha inscripción no afectará los derechos de terceros de buena fe que actúen con vista del Registro Nacional ni la validez de los contratos o actos dictados con base en la fe pública registral.

ARTÍCULO 13.- Deber de informar cambio de características del vehículo

En caso de cambios legalmente autorizados de las características del vehículo, su propietario deberá presentarlo ante el prestatario de la ETV en un plazo no mayor a diez días hábiles contados a partir del momento en que ocurran dichos cambios, con el fin de que se cotejen las modificaciones y se expida la documentación respectiva. Cuando se trate de cambio de motor, el propietario deberá acreditar el título mediante el cual se adquirió.

No podrán modificarse las siguientes características:

- a) Año modelo.
- b) Número de serie, número de chasis y/o VIN.
- c) Marca, estilo, modelo.
- d) El peso máxima autorizada por el fabricante.

Una vez que se le haya comunicado el informe de verificación de datos de la ETV, el propietario deberá gestionar la inscripción del cambio efectuado ante el Registro Nacional, en un plazo no mayor a los diez días hábiles contados a partir de aquella notificación.

ARTÍCULO 14.- Anotaciones registrales

Mediante mandamiento expedido por la autoridad judicial competente, podrán hacerse las siguientes anotaciones al margen del respectivo asiento de inscripción del Registro Nacional:

- a) La demanda sobre la constitución, modificación o extinción de los derechos reales sobre los vehículos inscritos.
- b) La demanda sobre la cancelación, rectificación de inscripción o anotación en el Registro.
- c) El decreto de embargo sobre vehículos inscritos. Esta anotación caducará de pleno derecho a los cuatro años y el Registro hará caso omiso de ella al inscribir títulos nuevos o certificar el asiento respectivo. La

interrupción de este plazo se regirá por lo que dispone el cuarto párrafo del artículo 471 del Código Civil.

d) El embargo practicado. La anotación de embargo practicado caducará de pleno derecho a los cuatro años y el Registro Nacional hará caso omiso de ella al inscribir nuevos títulos o al certificar el asiento respectivo.

e) El gravamen legal decretado con motivo de un accidente de tránsito o de delitos relacionados con accidentes de tránsito.

Las autoridades judiciales podrán solicitar la cooperación de la Policía de Tránsito o de la Fuerza Pública para practicar el embargo respectivo o la detención del vehículo. Cuando el vehículo sea detenido, las autoridades lo comunicarán de inmediato a la autoridad judicial y esta a las partes, con el fin que se practique el embargo dentro de los quince días siguientes a la fecha en que se haya recibido la comunicación. De no trabarse el embargo en este plazo, el vehículo se pondrá a disposición de su propietario, pero podrá solicitarse nuevamente la detención para su embargo.

ARTÍCULO 15.- Anotaciones administrativas

El Registro Nacional, a instancia de parte interesada y mediante resolución administrativa, ordenará la anotación respectiva, cuando el comprador no haya presentado para su inscripción la escritura pública de traspaso dentro del plazo establecido en el artículo 9 de esta ley. La solicitud de la parte interesada deberá ir acompañada de una copia certificada de la escritura de traspaso.

No se inscribirá ningún traspaso ni los documentos podrán ser retirados sin inscribir, hasta tanto no sea cancelado el gravamen.

ARTÍCULO 16.- Gravámenes prendarios

Los gravámenes prendarios sobre los vehículos se inscribirán y se anotarán al margen del asiento de inscripción del vehículo en el Registro Nacional. Para este efecto, se aplicarán las disposiciones de la Ley N° 3284, de 24 de abril de 1986, y sus reformas, Código de Comercio.

ARTÍCULO 17.- Índices del registro de vehículos

El Registro Nacional llevará un índice por el número de placas y otro índice por los nombres de los propietarios.

Efectuada la cancelación del asiento de inscripción, se eliminará la inscripción correspondiente de los índices activos, pero se mantendrá una referencia en un índice de inscripciones canceladas.

ARTÍCULO 18.- Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción a favor del Registro Nacional, así como el pago de toda tasa o impuesto relativos a la inscripción, traspaso, cancelación o modificación de las características de los vehículos, deberán ser cancelados mediante entero bancario, a excepción del timbre fiscal cancelado para la adjudicación de vehículos en un juicio sucesorio y así conste en la respectiva escritura pública bajo fe notarial.

Los tributos serán calculados con base en el valor fiscal de cada vehículo según determine mediante acuerdo de carácter general el Ministerio de Hacienda cada año, salvo que el valor contractual fuere superior en cuyo caso el impuesto se determinará con base en ese valor. Esos tributos deberán ser cancelados en su totalidad para la admisión de su presentación en el Registro Nacional.

ARTÍCULO 19.- Obligatoriedad de cancelación del derecho para circular legalmente

El propietario del vehículo deberá pagar todos los derechos de circulación atrasados, según las disposiciones de los artículos 198 y 202 de esta ley. Esta obligación no existirá cuando las placas respectivas hayan sido depositadas en el Registro Nacional, junto con una explicación indicando las razones por las que se depositan y el sitio donde el vehículo permanecerá inmovilizado. El depósito de las placas no exime al propietario del pago de los impuestos que por derecho de propiedad le correspondan.

**SECCIÓN III
PLACAS DE MATRÍCULA**

ARTÍCULO 20.- Identificación exclusiva

Las placas tendrán una identificación diferente para cada vehículo. Las mismas podrán tener una combinación de números y letras. El Registro Nacional podrá ordenar el cambio de todas las placas metálicas que circulen en el país cuando así lo considere pertinente con base en los estudios técnicos correspondientes.

Las gestiones para la devolución de las placas o vehículos detenidos, ya sea ante la Dirección General de la Tránsito o las autoridades judiciales, serán realizadas por el propietario registral o su mandatario.

ARTÍCULO 21.- Uso intransferible

Prohíbese a los propietarios de vehículos transferir, facilitar o prestar la placa o las placas del vehículo para que las utilice otro vehículo o darles un uso no

autorizado. Cuando se trate de un vehículo de transporte público, la violación de esta prohibición será causal para la cancelación de la concesión.

ARTÍCULO 22.- Placas de matrícula especial

Autorízase el uso de placas de matrícula especial de conformidad con la reglamentación respectiva. El Registro Nacional les asignará una clase y categoría diferenciada de inscripción, únicamente en los siguientes casos:

- a) Vehículos oficiales de los Supremos Poderes, de las instituciones autónomas, semiautónomas y de los gobiernos locales.
- b) Vehículos de las representaciones diplomáticas, consulares y de misiones internacionales acreditadas en el país.
- c) Vehículos que gocen de un algún régimen especial de circulación.

La Benemérita Cruz Roja Costarricense y el Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica quedan autorizados a dotar a sus integrantes de placas distintivas con el nombre de la institución, el emblema y número consecutivo de dicha placa, que permita la identificación de sus vehículos en el ejercicio de su labor. La responsabilidad por el uso y control de dichas placas recaerá sobre los encargados de transporte de cada una de esas instituciones. El uso de estas placas no exime la obligación de portar las placas reglamentarias del vehículo.

ARTÍCULO 23.- Asignación de número de identificación

El Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Justicia y Paz y el Registro Nacional, adoptarán las medidas necesarias para implementar un procedimiento mediante el cual, los vehículos a los que se les ha solicitado su nacionalización y deban cumplir con el procedimiento de inscripción registral, se les asigne un número de identificación de manera que, cuando el vehículo cancele los derechos arancelarios y los impuestos de importación, ya se encuentre plenamente identificado acorde con sus características. Para tales efectos la administración aduanera transmitirá al Registro Nacional el respectivo formulario de declaración única aduanera del vehículo y a su vez, el Registro Nacional remitirá a dicha administración, el número de identificación, sin que ello constituya un derecho a circular en las vías nacionales.

Los centros de ETV deberán constatar la veracidad de la información transmitida en cuanto a las características del vehículo y consignarla en su documentación respectiva, para que el interesado concluya su procedimiento de inscripción registral. Este procedimiento no sustituye la tramitación de la primera solicitud de inscripción, la que concluye con la asignación de la matrícula definitiva. En caso de un accidente de tránsito el oficial deberá consignar en la boleta de citación dicho número de identificación, junto con el VIN.

SECCIÓN IV RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN TEMPORAL

ARTÍCULO 24.- Régimen de importación temporal

Los vehículos que ingresan a territorio nacional bajo el régimen de importación temporal, se registrarán por lo que al efecto establecen esta ley y la Ley N° 7557, de 20 de octubre de 1995, y sus reformas, Ley General de Aduanas, sobre el particular, sin perjuicio de los convenios o tratados internacionales. Las multas o sanciones por accidentes de tránsito firmes que se impongan sobre estos vehículos deberán ser canceladas previo a la entrada o salida del territorio nacional. Para tales efectos el Cosevi coordinará con las autoridades correspondientes el envío de la información en forma oportuna, al efecto de no hacer nugatorio el debido cobro.

SECCIÓN V EXAMEN TÉCNICO VEHICULAR

ARTÍCULO 25.- Obligatoriedad del Examen Técnico Vehicular

El Examen Técnico Vehicular, identificado en adelante como ETV, comprende la verificación mecánica, eléctrica y electrónica en los sistemas del vehículo, de sus emisiones contaminantes y lo concerniente a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la presente ley y el manual de procedimientos del mismo.

Solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan con las condiciones citadas, así como con los demás requisitos que determinen esta ley y su reglamento. El resultado satisfactorio de las pruebas realizadas por los centros de ETV autorizados se acreditará con la confección y entrega de la tarjeta de ETV, así como la calcomanía adhesiva de aprobación; documentos cuyas características serán establecidas por el COSEVI.

Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento y en cualquier vía pública las autoridades de tránsito podrán verificar por procedimiento técnico el cumplimiento de las disposiciones de esta sección, mediante el uso del equipo necesario.

Los vehículos agrícolas, de acuerdo con la calificación que establezca el Ministerio de Agricultura y Ganadería, únicamente estarán obligados a la verificación aquí establecida para efectos de su inscripción inicial. Lo anterior sin perjuicio de los controles aleatorios que pueda establecerse con posterioridad.

ARTÍCULO 26.- Autorización de los centros de ETV

Corresponderá al MOPT, a través del Cosevi, otorgar las autorizaciones a los centros que realizarán el ETV.

Las empresas autorizadas no podrán tener relación directa o indirecta con actividades tales como:

La importación, distribución, comercialización o reparación de vehículos, la importación, distribución o comercialización de repuestos.
Otras actividades relacionadas con el transporte público, el transporte de carga o similares.

Se entenderá que existe conflicto de interés, cuando los titulares del servicio o sus socios tengan participación, directa o indirecta (como socios, directivos, gerentes o administradores) en cualquiera de las actividades antes citadas.

Ningún funcionario del MOPT ni de sus órganos podrán tener centros de ETV. Dicha prohibición se hace extensiva a su cónyuge y parientes por consanguinidad o afinidad hasta el tercer grado inclusive, todo sin perjuicio de lo establecido en la Ley N° 8422, de 6 de octubre de 2004, y sus reformas, Ley Contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública.

ARTÍCULO 27.- Requisitos de los centros de ETV

Los centros de diagnóstico automotor para la prestación de dichos servicios deberán cumplir como mínimo con los siguientes requisitos:

- a) Recibir vehículos y someterlos a prueba.
- b) Contar con un equipo de inspección vehicular idóneo para efectuar las pruebas requeridas y mantenerlo debidamente calibrado.
- c) Contar con personal técnicamente calificado para efectuar las pruebas y operar el equipo correspondiente.
- d) Contar con las instalaciones físicas adecuadas para alojar los equipos y mantenerlos en condición de operar.
- e) Ofrecer seguridad a los usuarios y a su personal.
- f) Contar con seguros y pólizas de riesgo por daños personales o materiales, durante la prestación del servicio y para las instalaciones.
- g) Presentar los protocolos de mantenimiento de instalación y equipo, además de los protocolos de calibración del equipo, la contratación de personal técnico, de entrenamiento y formación continua y de auditorías internas y externas de calidad.
- h) Estar acreditado ante el Ente Costarricense de Acreditación (ECA) de acuerdo con la Ley No. 8279 del Sistema Nacional para la calidad.

En la actividad de inspección vehicular no se permitirá la manipulación, ni el desprendimiento de ninguna pieza o componente de los vehículos; tampoco ningún tipo de reparación, con el fin de asegurar la total independencia y objetividad del servicio.

El incumplimiento de estos requisitos descalificará a la empresa solicitante o prestataria del servicio del ETV, esto siguiendo el debido proceso conforme a los artículos 214 y 308 de la Ley N° 6227, de 2 de mayo de 1978, y sus reformas, Ley General de la Administración Pública.

ARTÍCULO 28.- Fiscalización de los centros de ETV

Corresponderá al MOPT, a través del Cosevi, fiscalizar todas las empresas autorizadas para realizar el ETV.

ARTÍCULO 29.- Tarifas que se cobren por el servicio de ETV

Corresponderá a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos realizar los estudios técnicos y determinar el modelo tarifario para la fijación de las tarifas que se cobren por este servicio.

La tarifa mínima y máxima por cobrar para los centros de diagnóstico automotor, por el servicio de examen técnico vehicular, así como de las reinspecciones, será establecida por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep), de acuerdo con los parámetros legalmente establecidos. En la estructura tarifaria deberá incorporarse un canon a favor de Cosevi para la fiscalización y supervisión del servicio. El pago de la revisión técnica será cubierto por los propietarios de los vehículos.

ARTÍCULO 30.- Periodicidad de la ETV

La ETV se efectuará por lo menos con la siguiente periodicidad:

- a)** Cada seis (6) meses para los vehículos dedicados al servicio público de transporte remunerado de personas.
- b)** Cada seis (6) meses para los vehículos automotores, remolques y semirremolques que transporten materiales peligrosos y explosivos.
- c)** Una vez al año para los vehículos de carga pesada, remolques y semirremolques pesados, salvo los mencionados en el inciso b).
- d)** Una vez al año, para los demás vehículos automotores, cuyo año de fabricación sea superior a cinco (5) años, excepto los mencionados en los incisos a) y b) de este artículo.
- e)** Una vez cada dos (2) años para los vehículos automotores cuyo año de fabricación sea igual o inferior a cinco (5) años, salvo los mencionados en los incisos a) y b) de este artículo.

ARTÍCULO 31.- Especificaciones técnicas de los vehículos automotores para circular en vías públicas

Todos los vehículos autorizados a circular conforme al artículo 1 de esta ley deberán cumplir con los requisitos referentes a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, así como las medidas de seguridad, y las demás disposiciones establecidas en esta sección, atendiendo la particular naturaleza constructiva. El MOPT dictará el reglamento respectivo, previo dictamen técnico del Cosevi.

El MOPT comprobará estos requisitos mediante los centros de ETV o de empresas prestatarias del servicio de ETV que estarán bajo la supervisión del Cosevi.

Para cumplir con el requisito, los implementos que se exijan para poder circular deberán funcionar adecuadamente. Se exceptúan del cumplimiento de estos requisitos la maquinaria de uso agrícola o industrial.

El Poder Ejecutivo determinará reglamentariamente los requisitos para la circulación de la maquinaria de construcción y los requisitos para la circulación de los vehículos, con motor o sin él, que por la naturaleza constructiva del fabricante o por la innovación tecnológica, no se encuentren contemplados dentro de esta sección.

ARTÍCULO 32.- Requisitos generales para los vehículos automotores

Para poder circular, los vehículos automotores deberán cumplir con los siguientes requisitos generales que le sean aplicables según su naturaleza constructiva:

- a)** Tener un (1) parabrisas delantero y un (1) parabrisas trasero siempre que la naturaleza constructiva del vehículo lo permita.
- b)** Estar provistos de una bocina que cumpla los límites sonoros establecidos reglamentariamente.
- c)** Tener un indicador de velocidad en kilómetros por hora, sin perjuicio de utilizar simultáneamente alguna otra unidad de medida. El indicador deberá estar instalado a la vista del conductor.
- d)** Tener un volante de conducción o dirección ubicado al lado izquierdo o al centro, de acuerdo con su naturaleza constructiva. No se admitirán conversiones de ubicación del volante.
- e)** Contar con cinturones de seguridad de al menos tres puntos en todos los asientos laterales, salvo que su naturaleza constructiva no lo permita. En tal caso, deberán utilizar como mínimo cinturones del tipo subabdominal. En los restantes asientos, deberán poseer cinturones subabdominales.

Se exceptúan de esta obligación los autobuses y busetas de ruta regular para el servicio de transporte remunerado de personas y los vehículos tipo bicimoto, motocicleta y UTV salvo que, en este último caso, se les adapte

un dispositivo tipo sidecar, donde el pasajero deberá contar con el cinturón correspondiente.

f) Contar con espejos retrovisores o cualesquiera otros dispositivos que le permitan al conductor observar el vehículo y la vía. El número de espejos, su ubicación y demás especificaciones técnicas se establecerán vía reglamento, según las categorías de los vehículos y respetando su naturaleza constructiva.

g) Estar provistos de los dispositivos proyectores de luz alta y baja, de freno, de reversa, de posición, luces direccionales, intermitentes de emergencia y luz de identificación de placa en perfecto estado en sus funciones. Sus colores, ubicaciones, número, proyección de luz, usos, condiciones de reglaje, intensidad lumínica y demás especificaciones técnicas se establecerán vía reglamento según sus categorías y respetando la naturaleza constructiva del vehículo.

h) Los vehículos de carga pesada, de equipo especial, de seguridad o de emergencia públicos y privados, mediante permiso otorgado por el órgano competente del MOPT, se les podrá colocar luces especiales, de conformidad con lo que establezca vía reglamento.

i) Estar provistos de un (1) dispositivo de parachoques delantero y otro trasero, acordes con la naturaleza constructiva y especificaciones técnicas del vehículo y respetando las normativas internacionales que se dicten en la materia. Se exceptúan de este requisito, los vehículos de carga que utilicen el dispositivo anti-incrustamiento como mecanismo sustitutivo en su parte trasera, de acuerdo con las especificaciones reglamentarias.

j) Contar con al menos un sistema de bolsas de aire para la protección de los ocupantes de los asientos delanteros. Se exceptúan los vehículos de transporte público modalidad autobús, buseta y microbús, así como, los vehículos automotores que por su naturaleza constructiva no las incorpore.

k) Tener un silenciador para el escape que cumpla con los parámetros y los niveles de ruido establecidos en el reglamento.

l) Estar equipado con frenos capaces de moderar y detener el movimiento del vehículo de un modo seguro, rápido y eficaz; así como, con un freno de estacionamiento o de seguridad.

Los vehículos de motor que utilicen un sistema de aire comprimido para el funcionamiento de sus propios frenos o de los frenos de cualquier vehículo remolque o semirremolque adherido a él, deberán estar provistos de una señal de advertencia visible y sonora, ubicada en el panel de instrumentos del habitáculo del conductor del vehículo.

m) Contar con un sistema de control de emisiones contaminantes en perfecto funcionamiento, de conformidad con el artículo 38 de esta ley.

n) Tener limpiadores o escobillas en el parabrisas delantero; la visibilidad deberá ser libre en el ciento por ciento (100%), respecto del área de cobertura de aquellos dispositivos. De contarse con parabrisas trasero, deberá cumplirse igualmente esta especificación, siempre respetando la naturaleza constructiva del vehículo y el tipo que se indica en el manual de fábrica del mismo.

- o) Los vehículos de colección, históricos o los diseñados para competencia deportiva, podrán ser importados de manera temporal o definitiva y circular en esas condiciones, de acuerdo con las disposiciones reglamentarias respectivas, siguiendo las mejores prácticas internacionales.

ARTÍCULO 33.- Requisitos específicos para la circulación de los automóviles

Además de los requisitos contenidos en el artículo 32, los automóviles deberán cumplir con los siguientes requisitos que les sean aplicables según su naturaleza constructiva:

- a) Poseer apoya-cabezas, siempre y cuando estos no afecten la visibilidad del conductor.
- b) Contar con un desempañador para los parabrisas delantero y trasero.
- c) Contar con llantas cuya profundidad de la ranura no alcance al testigo de la llanta.

ARTÍCULO 34.- Requisitos específicos para la circulación de los vehículos de carga, remolques y semirremolques, livianos y pesados

Además de los requisitos contenidos en el artículo 32, los vehículos de carga, remolques y semirremolques livianos y pesados deberán cumplir los siguientes requisitos que les sean aplicables según su naturaleza constructiva:

- a) En el caso de los remolques y los semirremolques pesados deberán portar en sus costados un conjunto de por lo menos seis (6) luces a cada lado ubicados de extremo a extremo, que se accionen por medio del sistema eléctrico de color amarillo, salvo que por la naturaleza del producto que transporten y por la peligrosidad explosiva del mismo, deben utilizar únicamente cintas retroreflectivas.
- b) Contar con llantas cuya profundidad de la ranura no alcance al testigo de la llanta.
- c) Los semirremolques y remolques livianos cuyo PMA no supere los setecientos cincuenta (750) kilogramos deberán portar la plaqueta de identificación emitida por el órgano competente del MOPT en el que se indique el PMA. Los requisitos y características de esta plaqueta se determinarán vía reglamento.
- d) Los semirremolques y remolques pesados cuyo PMA supere los setecientos cincuenta (750) kilogramos deberán portar placas de matrícula, los permisos del órgano competente del MOPT correspondientes y su inscripción registral.
- e) Los vehículos de carga pesada deben portar una cuña para inmovilizar el vehículo.
- f) Portar el permiso vigente del órgano competente del MOPT.

g) Los vehículos de carga pesada de más de cuatro mil (4.000) kilogramos de carga útil deberán contar con un dispositivo antiincrustamiento en la parte trasera, de acuerdo con la naturaleza constructiva del vehículo.

ARTÍCULO 35.- Requisitos específicos para la circulación de los vehículos de transporte público

Además de los requisitos contenidos en el artículo 32, los vehículos de transporte público de personas deberán cumplir con los siguientes requisitos que les sean aplicables según su naturaleza constructiva:

a) Contar con una salida de emergencia y de fácil acceso, independiente de las puertas de entrada y salida del autobús, la que deberá estar situada en la parte trasera o en el lado opuesto a las puertas del vehículo. Tanto las puertas de entrada y de salida como la salida de emergencia tendrán sus respectivos accesorios, deberán ser plenamente funcionales, y deberán estar debidamente señalizadas y habilitadas para el uso. No podrán permanecer cerradas mediante llavines, cadenas o candados, cuando la unidad esté en servicio al público.

b) Portar de manera visible una tarjeta de capacidad autorizada por el CTP, en la que se indique claramente el número de pasajeros que pueden viajar en él, la descripción y el número de la ruta. Asimismo, deberán portar una tarjeta de tarifa autorizada por la Aresep, en donde conste la tarifa aplicable.

c) Los autobuses y busetas en ruta regular deben contar con los respectivos dispositivos, instalados y en funcionamiento, para que el pasajero indique la señal de parada.

d) En el caso de vehículos para transporte exclusivo de estudiantes, salvo los de transportes de estudiantes universitarios, deberán estar provistos de cinturones de seguridad para todos sus ocupantes. Los respaldos de los asientos de los vehículos de transporte exclusivo de estudiantes deberán ser de un tamaño tal que cubra la cabeza de los ocupantes. Asimismo, quien acompañe al chofer deberá vestir un chaleco retrorreflectivo.

e) La salida del tubo de escape deberá estar ubicada según el reglamento respectivo.

f) Llevar adheridas cintas de material retrorreflectivo, cuyos tipos y características se establecerán mediante reglamento tomando en consideración los estándares internacionales y las particularidades propias de la flota vehicular nacional.

g) Los vehículos de transporte público de personas en modalidad de taxi deben portar y utilizar un taxímetro. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterada. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

h) En los vehículos de servicio público en ruta regular, las luces interiores permanecerán encendidas durante todo el tiempo en que el vehículo esté prestando el servicio entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente.

i) Portar una cuña para inmovilizar el vehículo, según se establezca vía reglamento.

Cumplir con las disposiciones establecidas en la Ley N° 7600, de 29 de mayo de 1996, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, sus modificaciones, su reglamento y su interpretación, además de cualquier especificación establecida de conformidad con el capítulo II, sección III, artículo 48.

ARTÍCULO 36.- Requisitos de seguridad en carretera

Para circular en carretera, todo vehículo deberá estar provisto de los siguientes implementos en perfecto estado de funcionamiento, salvo que su naturaleza constructiva no lo permita:

a) Al menos un (1) extintor de incendios, según se disponga reglamentariamente dependiendo de la naturaleza y tamaño del vehículo.

b) Al menos dos (2) triángulos de seguridad u otro dispositivo análogo, y al menos un (1) chaleco u otro aditamento retroreflectivo. Sus especificaciones técnicas, constructivas y usos serán establecidos mediante reglamento.

c) Una llanta de refacción y el equipo necesario para poder cambiarla, salvo que por la naturaleza constructiva del fabricante el vehículo no lo requiera.

d) Los vehículos tipo bicimoto, motocicleta y UTV que estén provistos de cajón de reparto o similar y los vehículos de carga, remolques y semirremolques, livianos y pesados deberán utilizar cinta retrorreflectiva bicolor u otro dispositivo que cumpla la misma función, cuyos tipos, características, especificaciones técnicas y usos serán establecidos reglamentariamente. Para ello, se seguirán los estándares internacionales y las particularidades propias de la flota vehicular nacional, de manera que sean visibles a todos los demás ocupantes de la vía.

ARTÍCULO 37.- Prohibición de modificaciones temporales para control de emisiones

Prohíbese toda alteración o modificación no autorizada, alquiler de equipos u otras prácticas de naturaleza temporal, que tengan como propósito modificar los resultados de las pruebas de emisiones de gases vehiculares.

ARTÍCULO 38.- Control de emisiones contaminantes

Todo vehículo automotor que circule en las vías públicas deberá sujetarse a los límites de emisiones contaminantes establecidos en esta ley y su reglamento.

El control del cumplimiento de los límites de emisiones contaminantes se realizará en las ETV periódicas establecidas en el artículo 25 de la presente ley y por las autoridades correspondientes en carretera.

Se autoriza al Poder Ejecutivo para que mediante reglamento determine:

- a)** Los procedimientos de medición e inspección, los valores a utilizar y su duración.
- b)** Los factores de altura.
- c)** Las especificaciones técnicas de los sistemas de control de emisiones acordes con los diferentes tipos de vehículos, incluidos los vehículos de primer ingreso.
- d)** El porcentaje de factor lambda que se utilizará como parámetro en la medición de contaminantes.
- e)** En los vehículos con motor de encendido por ignición, los límites de monóxido de carbono, dióxido de carbono y partículas de hidrocarburos. Aquéllos deberán tener al menos un sistema de control de emisiones que cuente con un convertidor catalítico, el sensor de oxígeno, un sistema de emisiones de combustible evaporado y un sistema de recirculación de gases de escape, salvo los vehículos tipo bicimoto, motocicleta y UTV.
- f)** En los vehículos con motor de encendido por compresión, el grado de opacidad. Estos deberán de contar al menos con un sistema de recirculación de gases de escape y compensador de altura.
- g)** Los procedimientos de control de emisiones contaminantes para vehículos con nuevas tecnologías distintas a las indicadas en los incisos e) y f).
- h)** Las especificaciones requeridas para cada tipo de vehículo, de conformidad con la naturaleza constructiva del fabricante del mismo.

Los límites de emisiones contaminantes podrán ser fijados y/o variados reglamentariamente por el Poder Ejecutivo siempre que cuenten con estudios técnicos que justifiquen tal variación.

Se exceptúan de las regulaciones del control de emisiones contaminantes los tractores de oruga y de llanta, los vehículos de competencia de velocidad, los de interés histórico, la maquinaria agrícola, industrial y de construcción, y los vehículos catalogados como equipo especial, excepto los vehículos grúa.

ARTÍCULO 39.- Límites de ruido

El Poder Ejecutivo determinará, mediante reglamento, las disposiciones aplicables en relación con las mediciones sonoras, para lo cual los valores intermedios se establecerán según las características básicas del vehículo.

La ETV incluirá la inspección y medición del ruido de las muflas y del freno del motor. Deberá además, cuando la naturaleza constructiva del vehículo lo permita, verificar la existencia y el correcto funcionamiento del freno de motor. En el caso de sobrepasar los límites de ruido, no se otorgará el certificado de inspección técnica respectivo.

Todos los vehículos deberán utilizar silenciadores u otros mecanismos que contribuyan a disminuir los niveles de ruido producidos por sus motores, escapes y bocinas.

Los vehículos que cuenten con frenos de motor deberán utilizar silenciador que impida sobrepasar los límites de ruido que se establezcan reglamentariamente. Asimismo, se prohíbe el uso de roncadores, muflas alteradas o muflas dañadas y el uso de los frenos de motor en las zonas urbanas.

ARTÍCULO 40.- Control de primer ingreso

Los vehículos de primer ingreso que determine el Poder Ejecutivo reglamentariamente, serán sometidos al respectivo examen técnico vehicular, previa a la inscripción del vehículo.

ARTÍCULO 41.- Restricción vehicular

El Poder Ejecutivo podrá establecer restricciones a la circulación vehicular, por razones de oportunidad, de conveniencia, de interés público, regional o nacional, debidamente fundamentadas, conforme se establezca reglamentariamente. En ese caso, deberá rotular claramente las áreas y los horarios en los cuales se limitará la circulación, mediante la correspondiente señalización vertical.

No estarán sujetos a esta restricción los vehículos conducidos o que transporten personas con discapacidad cuando dichos vehículos estén debidamente autorizados o cuando la discapacidad sea evidente y/o permanente.

CAPÍTULO II TRANSPORTE PÚBLICO

SECCIÓN I AUTORIZACIONES

ARTÍCULO 42.- Flota autorizada

Prohíbese a los operadores de transporte público prestar el servicio con unidades no autorizadas, fuera de vida útil o que no cuenten con el respectivo permiso especial estable u ocasional expedido por el CTP. En tal caso, la Policía de Tránsito procederá de inmediato a retirar la unidad de circulación o inmovilizarla, sin perjuicio de las sanciones administrativas o de otro tipo aplicables.

ARTÍCULO 43.- Requisitos documentales de circulación para vehículos de transporte público

Además de lo establecido en el artículo 4 de esta ley, todas las unidades autorizadas para la prestación de cualquier servicio de transporte público deben portar la documentación correspondiente original y vigente que acredite la autorización para la prestación del servicio. Esta documentación podrá ser requerida en cualquier momento por las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 44.- Disposiciones generales sobre la prestación operativa del servicio

El CTP determinará, mediante reglamento y previo criterio técnico de la Dirección Técnica a su cargo, la capacidad y la densidad de pasajeros sentados y de pie en las unidades de transporte público. Estas deben ser fijadas en función de la modalidad, del tipo de ruta, distancia del recorrido y la relación peso/potencia del motor de la unidad. Las puertas del vehículo deberán mantenerse cerradas durante el recorrido y la marcha del vehículo no podrá iniciarse sin haberse cerrado las puertas.

ARTÍCULO 45.- Modalidad autobús y buseta en ruta regular

Los vehículos dedicados a la prestación del servicio de transporte público de personas en modalidad de autobús o de buseta en ruta regular, sin perjuicio de lo establecido en otras normas, se rigen por las siguientes disposiciones:

- a) En las áreas de entrada y salida, debe marcarse con una franja amarilla de por lo menos diez (10) centímetros de ancho, el límite de la zona en la que no pueden viajar los pasajeros.

- b) Deben llevar en la parte delantera y de manera visible al público, un rótulo de material retrorreflectivo que indique origen y destino, número de la ruta y tarifa autorizada.
- c) Los operadores deberán cumplir estrictamente con los recorridos, paradas y horarios establecidos por el CTP.
- d) Subir o bajar pasajeros si la unidad no se encuentra detenida en los sitios autorizados por el CTP o que no utilice las bahías destinadas a tal fin, en aquellos lugares en que existan.
- e) De producirse un desperfecto mecánico que le impida a la unidad terminar el recorrido, el operador estará en la obligación de garantizar al usuario, sin costo alguno, el abordaje en otra unidad de la misma ruta o bien el reemplazo de la unidad en un plazo razonable en coordinación con el concesionario de la ruta. También, si así lo solicita, se le deberá reintegrar la totalidad de la tarifa cobrada.

ARTÍCULO 46.- Modalidad microbús, buseta y autobús en servicios especiales

A los vehículos de esta modalidad se les prohíbe circular en las carreteras o en las calles en demanda de pasajeros.

ARTÍCULO 47.- Modalidad taxi

Los vehículos dedicados a la prestación del servicio de transporte público de personas en modalidad de taxi, sin perjuicio de lo establecido en otras normas, se rigen por las siguientes disposiciones:

- a) Colocar en un lugar visible al usuario de este servicio el código de conductor expedido por el CTP.
- b) Ser del color y con las figuras geométricas que el CTP determine, de acuerdo con el reglamento. Además, deberán contar con las siglas, número de base de operación y las placas que le correspondan, según el contrato de concesión.
- c) Portar las placas específicas para esta modalidad de vehículos.
- d) Deben cumplir, estrictamente, las paradas, las zonas de operación, los horarios y las demás regulaciones que dicte el CTP. No pueden operar en demanda de pasajeros, en otras zonas que no sean las autorizadas por el CTP.

ARTÍCULO 48.- Causas para impedir ingreso o desabordar pasajeros

Los conductores de los vehículos destinados al transporte público, así como los oficiales de tránsito y demás autoridades de policía, quedan autorizados para impedir el ingreso o exigir el retiro de los pasajeros que se encuentren dentro del vehículo, cuando se presenten las siguientes condiciones:

- a) Que el pasajero consuma alcohol o cualquier tipo de droga prohibida dentro de las unidades de transporte público o se encuentre en evidente estado de ebriedad o bajo los efectos de estas.
- b) Que el pasajero porte objetos punzo cortantes, armas no autorizadas, materiales explosivos, peligrosos o animales, exceptuando los animales de asistencia para personas discapacitadas.
- c) Que el pasajero profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros.
- d) Que el pasajero arroje objetos de cualquier tipo a la vía pública, derechos de vía, o al interior del vehículo.
- e) Que el pasajero cause daños al vehículo o utilice los dispositivos internos en forma inadecuada.
- f) Que el pasajero irrespete las disposiciones legales o reglamentarias en materia de discapacidad.

En caso de ser necesario, el conductor detendrá la unidad y dará aviso a la autoridad policial más cercana para que obligue al perturbador a abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar. El CTP deberá emitir un reglamento que determine el procedimiento para impedir el ingreso o retirar las personas de la unidad.

SECCIÓN II PROHIBICIONES

ARTÍCULO 49.- Restricciones para los operadores de transporte público

A los operadores de transporte público se les prohíbe:

- a) Cobrar una tarifa más alta que la autorizada por el órgano competente.
- b) Poner en circulación los vehículos sin placas, con solo una placa o con placas que registralmente pertenezcan a otro vehículo, que sean alteradas o sean falsas o llevarlas colocadas en el lugar diferente al que corresponda.
- c) A los vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte en ruta regular rotularse con la leyenda de Servicio Especial.

Cuando se infrinja esta norma, el CTP iniciará el procedimiento administrativo respectivo con el fin de aplicar las sanciones que correspondan. La Dirección General de Tránsito comunicará mensualmente al CTP el reporte de infracciones por violación a esta prohibición.

ARTÍCULO 50.- Rotulación para servicio de transporte público en servicios especiales

Los vehículos que presten servicio de transportes especiales deberán estar rotulados con la leyenda que indique la modalidad de servicio especial que se brinda. Las dimensiones y ubicación de la rotulación se harán de conformidad con lo establecido en las disposiciones reglamentarias. No podrán realizar otras actividades diferentes a las autorizadas. El permiso especial, en todos los casos, se extenderá por el plazo establecido por el reglamento de acuerdo con la categoría respectiva.

ARTÍCULO 51.- Documento de autorización para servicios especiales

Las unidades autorizadas para el servicio de transportes especiales en modalidad estudiantes y trabajadores deben portar la autorización del CTP, en la que se indique el número de plazas permitidas en el vehículo, la descripción de recorrido, el número de placa y el de año modelo de la unidad.

El interesado deberá contar con una póliza especial extendida por una aseguradora autorizada.

ARTÍCULO 52.- Prohibiciones generales para los conductores de transporte público

Además de las establecidas en esta ley, queda prohibido a los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte público lo siguiente:

- a) Circular con un número pasajeros, sentados o de pie, mayor al autorizado en las respectivas tarjetas de capacidad o con pasajeros en las gradas.
- b) Conducir con la licencia vencida, suspendida o no portarla.
- c) No portar el código del conductor.
- d) Realizar cualquier acto que los distraiga de la conducción.
- e) Cobrar una tarifa más alta que la autorizada por el órgano competente.
- f) Aprovisionarse de combustible cuando transporten pasajeros.

SECCIÓN III

REGULACIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY N° 7600

ARTÍCULO 53.- Sobre el cumplimiento de la Ley N° 7600 en el servicio de transporte público

El CTP, en conjunto con el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE), deberá trabajar continuamente en la actualización y mejoramiento de los lineamientos aplicables a los vehículos de transporte público

para el efectivo cumplimiento de la Ley N° 7600, de 29 de mayo de 1996, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, y sus reformas, su reglamento y su interpretación con base en los instrumentos internacionales sobre la materia ratificados por el país.

Las obligaciones derivadas de la aplicación de este artículo serán parte del contrato de concesión o de cualquier otro modelo de explotación aplicable a los operadores de servicios de transporte público.

SECCIÓN IV

REQUISITOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE LOS PERMISOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 54.- Requisitos básicos de homologación

Los propietarios de los vehículos de matrícula extranjera destinados a la prestación de servicios de transporte público internacional excepto en la modalidad de taxi, que requieran homologar los permisos otorgados en el extranjero deberán presentar ante el CTP los siguientes documentos y cumplir con los demás requisitos que reglamentariamente se determinen:

- a)** Permiso u autorización otorgado en el país de origen, el cual deberá someterse a los procedimientos de legalización correspondientes.
- b)** Acreditación de la vigencia de una póliza de seguro que cubra eventuales lesiones, muerte y daños a terceros mientras el automotor permanezca en el país, la cual podrá ser expedida en el país de origen o en Costa Rica. El modo de acreditación y monto de cobertura se determinará mediante reglamento por los órganos competentes.

ARTÍCULO 55.- Plazo de homologación

El plazo de vigencia de la homologación nunca podrá ser superior al plazo de vigencia del permiso u autorización del país de origen.

La Policía de Tránsito procederá a retirar de circulación la unidad que no cuente con la homologación respectiva, sin perjuicio de las sanciones administrativas aplicables.

SECCIÓN V
REGULACIÓN PARA VEHÍCULOS SUBCABINA, DE SERVICIOS
PÚBLICOS Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

ARTÍCULO 56.- Transporte de trabajadores para actividades agrícolas, de mantenimiento de servicios públicos y atención de emergencias

Bajo responsabilidad exclusiva del propietario del vehículo, se autoriza el transporte de trabajadores en espacio distinto del área de cabina, exclusivamente para actividades agrícolas, mantenimiento de servicios públicos y atención de emergencias. Estos vehículos deberán contar con dispositivos de seguridad mínimos que aseguren el resguardo de la vida del pasajero.

El interesado deberá suscribir y mantener vigente una póliza de seguro, extendida por una aseguradora autorizada, cuya cobertura cubra para estos casos, las lesiones, muerte y los daños materiales que sufran los terceros, a causa de un accidente de tránsito. El monto de la cobertura y demás aspectos operativos se establecerán reglamentariamente por Conassif.

CAPÍTULO III
SEGURO OBLIGATORIO PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES

SECCIÓN I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 57.- Seguro obligatorio de vehículos

Todo vehículo automotor deberá estar asegurado de conformidad con lo dispuesto en este capítulo y su reglamento así como por lo que dispone la Ley N° 8653 de 7 de agosto de 2008 y sus reformas, Ley Reguladora del Mercado de Seguros, y demás sobre la materia.

ARTÍCULO 58.- Concurrencia de daños y casos no asegurados

En los accidentes de tránsito en que intervengan uno o más vehículos, cada uno de esos vehículos responderá con su propia póliza ante eventuales indemnizaciones en favor de las personas transportadas en él.

Las indemnizaciones en favor de peatones o pasajeros que sean movilizados debido a la emergencia del suceso y en el tanto no fuese posible establecer en cuál de los vehículos viajaban, serán asumidas en partes iguales por las pólizas de los vehículos intervinientes en el accidente.

Cuando no sea posible la identificación del vehículo involucrado en el accidente o cuando el vehículo no estuviere asegurado, el costo de las

indemnizaciones será asumido por todas las entidades aseguradoras que ofrezcan el seguro obligatorio en proporción a su participación en las primas totales emitidas para el seguro obligatorio automotor. El reglamento definirá los esquemas de compensación e información entre aseguradoras.

Las entidades aseguradoras podrán subrogarse contra el propietario o conductor y cobrar por la vía de cobro judicial todos los costos en que se incurrió por la atención del caso no asegurado. Para este efecto bastará, como título ejecutivo, la certificación de costos emitida por la entidad aseguradora.

La víctima del accidente podrá realizar el reclamo en cualquier entidad aseguradora que ofrezca el seguro obligatorio automotor.

ARTÍCULO 59.- Excepciones al seguro obligatorio

Lo dispuesto en este capítulo no se aplica a los propietarios de los vehículos automotores que operen sobre rieles ni a los que, por su naturaleza, no estén destinados a circular por las vías públicas.

ARTÍCULO 60.- Póliza global para vendedores de vehículos

Las personas físicas o jurídicas que se dediquen a la venta de vehículos automotores, nuevos o usados, deben suscribir una póliza global que cubra los mismos extremos que la póliza individual según lo disponga el reglamento respectivo.

ARTÍCULO 61.- Seguro obligatorio para vehículos de matrícula extranjera

Los propietarios de los vehículos de matrícula extranjera o sus conductores deben suscribir y mantener vigente, mientras el automotor permanezca en el país, el seguro obligatorio en los términos que fija esta ley. Las autoridades de aduana extenderán el permiso para que el vehículo circule en el país, solo si se demuestra que se ha suscrito el seguro obligatorio con la vigencia definida en el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 62.- Reglamento del seguro obligatorio de vehículo automotor

El Poder Ejecutivo reglamentará este capítulo sobre seguro obligatorio de vehículos luego de consultar al Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero (Conassif). El reglamento clasificará los vehículos según el tipo de riesgo, definirá el monto básico de cobertura, y demás consideraciones necesarias para la aplicación de los seguros obligatorios establecidos en esta ley.

La reglamentación sectorial de la actividad aseguradora se regirá por la Ley N° 8653 de 7 de agosto de 2008 y sus reformas, Ley Reguladora del Mercado de Seguros.

ARTÍCULO 63.- Vigencia del seguro obligatorio

La póliza a la que se refiere este capítulo tendrá una vigencia de un año calendarios, empezando el 1 de enero de cada año y hasta el 31 de diciembre de ese mismo año.

En caso que la póliza se pague en fecha posterior al 1 de enero su vigencia será a partir de la fecha de pago y hasta el 31 de diciembre de ese mismo año, con excepción de las pólizas para vehículos de matrícula extranjera a que hace referencia el artículo 61.

ARTÍCULO 64.- Cargos por retraso en el aseguramiento

En caso de aseguramiento tardío, o incumplimiento del aseguramiento obligatorio en los períodos previos, las entidades aseguradoras aplicarán una multa de un tres por ciento mensual (3%) sobre el monto de la multa aplicable por no contar con el seguro obligatorio, hasta un máximo del treinta y seis (36%).

Las entidades aseguradoras girarán mensualmente el total percibido por ese concepto al Fondo de Seguridad Vial.

Se exceptúan del pago por este concepto los casos en que haya habido depósito de las placas de matrícula de conformidad con esta ley, aplicando la exoneración respectiva a partir de la fecha del depósito y hasta que se retiren las placas nuevamente.

Previa autorización de la Superintendencia, se autoriza a las entidades autorizadas a intercambiar información necesaria de los vehículos que cuenten o hayan contado con el seguro obligatorio de automóviles a fin de calcular el cargo correspondiente.

El uso no autorizado de la información, que provoque algún daño o perjuicio al asegurado, deberá ser resarcido por la entidad responsable, sin perjuicio de cualquier otra acción legal que corresponda.

ARTÍCULO 65.- Prohibición de trámites sin seguro obligatorio

Cuando el propietario del vehículo automotor no haya suscrito la póliza en los términos que fija este capítulo, el Registro Nacional no tramitará las solicitudes de inscripción al traspaso ni emitirá el certificado de la propiedad; asimismo el CTP tampoco extenderá ningún tipo de permiso especial.

ARTÍCULO 66.- Cobertura del seguro obligatorio de vehículo automotor

El seguro obligatorio de los vehículos automotores cubre la lesión y la muerte de las personas, víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor. Asimismo, cubre los accidentes

producidos con responsabilidad civil, derivados de la posesión, uso o mantenimiento del vehículo. En este último caso, esta responsabilidad debe ser fijada mediante los procedimientos establecidos y ante los tribunales competentes.

ARTÍCULO 67.- Accidentes por riesgo laboral

En el caso de que el accidente se califique como un riesgo laboral, se registrará por lo dispuesto en la Ley N° 2 de 27 de agosto de 1943 y sus reformas, Código de Trabajo. Caso contrario será cubierto por el seguro obligatorio de vehículo automotor.

ARTÍCULO 68.- Límites de cobertura del seguro obligatorio de vehículos automotor

Los límites de cobertura por persona son individuales e intransferibles según se establece a continuación:

- a)** Hasta un monto básico para cubrir en forma combinada las prestaciones médicas o económicas.
- b)** El monto dispuesto en el inciso anterior se duplicará, a efecto de cubrir exclusivamente prestaciones médicas, cuando se dé alguna de las siguientes situaciones:
 - i.** El lesionado no sea asegurado al Régimen de Enfermedad y Maternidad de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).
 - ii.** El lesionado sea menor de 18 años de edad.
 - iii.** Se tenga en riesgo la vida del lesionado.
- c)** Hasta un monto básico por persona, para cubrir la indemnización en el caso de invalidez permanente menor al sesenta y siete por ciento (67%). No se deducirá suma alguna por concepto de las prestaciones indicadas en los incisos a) y b).
- d)** El monto básico por persona para cubrir la indemnización en el caso de muerte o incapacidad permanente superior al (67%). No se deducirá suma alguna por concepto de las prestaciones indicadas en los incisos a) y b). Se deducirá la suma reconocida por concepto de la prestación establecidas en el inciso c).
- e)** Para todos los casos en que se agote el monto de la cobertura indicadas en los incisos a) y b) de este artículo, se procederá de conformidad con el artículo 72 de esta ley.

El monto básico de cobertura será definido por reglamento. La Superintendencia General de Seguros actualizará anualmente el monto básico considerando como mínimo el Índice de Precios al Consumidor calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC).

El Poder Ejecutivo podrá ajustar en forma extraordinaria el monto básico de cobertura. Para ello la Superintendencia General de Seguros presentará una propuesta de ajuste de las coberturas considerando la experiencia siniestral del mercado.

ARTÍCULO 69.- Prestaciones cubiertas

Dentro de los montos límites a los que se refiere el artículo anterior, los lesionados o sus derechohabientes, que resulten a consecuencia de un accidente cubierto por este seguro, tendrán derecho al menos a los siguientes servicios:

- a) Asistencia médica, quirúrgica, hospitalaria, farmacéutica y de rehabilitación.
- b) Prótesis y aparatos médicos que se requieran para corregir las deficiencias funcionales.
- c) Prestaciones en dinero que correspondan a la indemnización por incapacidad, temporal o permanente, o por la muerte, según se detalla en esta ley.
- d) Gastos de traslado, en los términos y las condiciones establecidos en el reglamento de esta ley.
- e) Pagos de hospedaje y de la alimentación, cuando el lesionado, con motivo del suministro de las prestaciones médico-sanitarias o de rehabilitación, deba trasladarse a un lugar distinto al de su residencia habitual, y la entidad aseguradora no pueda suministrarle ese servicio. El monto por este concepto será fijado en el reglamento de esta ley.
- f) Costos incurridos por el funeral y el traslado del cuerpo, según los términos que se establecerán en el reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 70.- Normas para otorgamiento de prestaciones

Para el suministro de las prestaciones económicas y sanitarias, que deban otorgarse al amparo del seguro obligatorio de vehículo automotor, rigen las siguientes normas:

- a) Las prestaciones por este seguro comenzarán a brindarse por los médicos de las entidades aseguradoras o por los que la víctima contrate en su condición de lesionada. Para tener derecho a ellas, se debe informar a la entidad aseguradora, mediante el aviso del accidente que está obligado a presentar el conductor, el propietario del vehículo o cualquier autoridad que conozca el hecho. La víctima o sus familiares podrán dar aviso a la entidad aseguradora, acerca del suceso, aportando o indicando, en su caso, la prueba que tengan.
El plazo para dar el aviso será de diez (10) días hábiles después del accidente, salvo que se demuestre que ha existido imposibilidad real para presentar la prueba en el plazo estipulado. En este último caso, el plazo corre a partir del momento en que cese la imposibilidad.

b) Será motivo suficiente para interrumpir los beneficios de este seguro, el hecho de que el asegurado, el conductor o la víctima, al denunciar el accidente o al tramitar el reclamo, oculten, informen o expongan, con falsedad, cualquier acto o circunstancia determinante en la calificación del accidente o incurran en cualquier fraude o falso testimonio con respecto a lo anterior, cuando así lo determine la autoridad judicial. Cuando esas circunstancias originen un pago indebido, la entidad aseguradora tendrá derecho a exigir, por la vía ejecutiva, el reintegro de las sumas pagadas, en exceso o en forma indebida.

Para esos efectos, será título ejecutivo la constancia sobre los costos incurridos, expedida por la entidad aseguradora.

c) Los derechos y las acciones para plantear reclamos prescriben en tres años, a partir del día en que ocurrió el accidente. En el caso de que en dicho plazo se hayan presentado reclamos, recibido atención médica y la persona haya sido dada de alta, esta podrá solicitar nuevamente atención médica, siempre que lo haga dentro de los tres años posteriores a la fecha en que se le dio de alta y hasta por un máximo de seis años, contados a partir de esa misma fecha.

ARTÍCULO 71.- Libertad de Elección

Para el suministro de las prestaciones sanitarias que deban otorgarse al amparo del presente seguro, se garantiza la libertad de elección de la víctima y los asegurados para seleccionar los servicios médicos ya sea de la red de proveedores de servicios auxiliares contratada por la entidad aseguradora y debidamente registrada ante la Superintendencia General de Seguros o por los que contrate en su condición de lesionada en el ejercicio de esta libertad de elección.

ARTÍCULO 72.- Responsabilidades en ausencia del seguro

En el caso de que se causen lesiones o la muerte a personas, con un vehículo automotor para el cual no esté vigente el seguro obligatorio de los vehículos, de conformidad con lo estipulado en este capítulo, la víctima o los beneficiarios tendrán derecho a exigir, solidariamente, al conductor y al propietario del vehículo causante, la prestación inmediata de los servicios médicos y las garantías económicas previstos en este capítulo, con las limitaciones en cuanto al monto máximo de cobertura vigente, sin perjuicio de los derechos que le puedan corresponder, si existe responsabilidad del causante del accidente.

ARTÍCULO 73.- Preferencia en pago de prestaciones

Se dará preferencia al pago de las prestaciones en dinero y de los servicios médicos contratados con terceros, incluidos los servicios médicos prestados por la CCSS en la atención inmediata del accidente. Las facturas se pagarán en orden de presentación y hasta los límites de cobertura establecidos.

Para tales efectos, será título ejecutivo la facturación que expida la CCSS de los costos de los servicios médicos brindados.

Los servicios médicos, hospitalarios y farmacéuticos que no puedan cubrir las entidades aseguradoras, en vista de haberse agotado el monto disponible por persona, serán suministrados por la CCSS, prestataria de esos servicios, independientemente de que se trate de accidentados asegurados o no asegurados en el régimen de enfermedad y maternidad. En el caso de no asegurados, será título ejecutivo la factura que expida la CCSS de los costos de los servicios médicos brindados.

Se autoriza a las entidades aseguradoras que oferten seguros obligatorios de vehículos automotores, a suscribir los convenios necesarios con la CCSS a efecto de coordinar los aspectos operativos derivados de la atención médica entregada por esta institución.

ARTÍCULO 74.- Indisponibilidad de prestaciones

Los servicios médico-sanitarios derivados del seguro obligatorio de los vehículos no podrán renunciarse, transarse, cederse, compensarse, gravarse ni embargarse, excepto las prestaciones en dinero, que podrán embargarse hasta por un cincuenta por ciento (50%).

ARTÍCULO 75.- Incapacidad temporal

En el caso de incapacidad temporal, el accidentado tendrá derecho a un monto que complemente el que reconoce la CCSS y el patrono para el cual labora. En ninguna circunstancia, el subsidio que perciba el lesionado será superior al ciento por ciento (100%) del ingreso debidamente comprobado, según se señala en el artículo 76 de esta ley, ni inferior al salario mínimo que esté vigente en la fecha del percance y que sea proporcional a la jornada de trabajo desempeñada en la actividad a la que se dedica el perjudicado.

ARTÍCULO 76.- Cálculo del subsidio por incapacidad temporal

Para el cálculo del subsidio por incapacidad temporal e indemnización por incapacidad permanente, se tendrán como ingresos de la víctima, en su orden:

- a) Los salarios reportados en las planillas presentadas a la CCSS.
- b) Los salarios reportados en las planillas del seguro de riesgos del trabajo o, en su defecto, en la declaración personal para el impuesto sobre la renta presentada al Ministerio de Hacienda. En todo caso, cualquier documento de los señalados anteriormente debe haberse entregado, a la institución correspondiente, antes de la fecha del accidente.

Si el accidentado no puede demostrar sus ingresos por los medios expuestos, por tratarse de una persona que trabaja en actividades propias, por lo

cual no está asegurada en ninguno de los regímenes apuntados y no es declarante de la renta ni de cualquier otro caso de excepción, el cálculo del subsidio por incapacidad temporal o indemnización por incapacidad permanente se hará tomando como base el salario mínimo legal devengado en la actividad en la cual se desempeñaba la víctima, después de haber comprobado, fehacientemente, su oficio a satisfacción de la entidad aseguradora.

ARTÍCULO 77.- Incapacidad permanente

Para efectos de determinar el porcentaje de incapacidad permanente, se seguirán las disposiciones que establece la Ley N° 2 de 27 de agosto de 1943 y sus reformas, Código de Trabajo, en materia de riesgos laborales.

El reglamento desarrollará la metodología de estimación de la indemnización con cargo al seguro obligatorio de vehículos automotores. El pago de la indemnización se hará en un solo tracto.

ARTÍCULO 78.- Beneficiarios en caso de muerte

Cuando en un accidente con un vehículo amparado por el seguro obligatorio de vehículos, se produzca la muerte de una persona, tendrán derecho al pago por concepto de indemnización las personas que se detallan adelante, según el orden de cita prioritaria, excepto los incisos a), b) y c), que no son excluyentes:

- a)** Los menores de dieciocho años que dependían económicamente del fallecido. No será necesario probar la dependencia económica cuando los menores sean hijos de este.
- b)** En todos los demás casos, se debe probar, fehacientemente, la dependencia económica.
- c)** Los hijos mayores de dieciocho años pero menores de veinticinco que realicen estudios universitarios y que no dispongan de los recursos propios para su manutención. Asimismo, los hijos mayores de dieciocho años que, por su condición de invalidez, no puedan procurarse sus propios ingresos.
- d)** El cónyuge superviviente que convivía con el accidentado; el divorciado o el separado judicialmente por causas imputables al occiso, siempre y cuando se compruebe que dependía económicamente del fallecido o, en su defecto, la compañera con quien haya o no haya procreado hijos, siempre y cuando haya convivido con él, en forma ininterrumpida, durante los últimos dos años y dependiera económicamente de él. En este caso, debe aportar las pruebas necesarias de su condición.
- e)** La madre legítima o la madre de crianza.
- f)** El padre, cuando haya velado en su oportunidad por la manutención del fallecido.

g) Los ascendientes o los descendientes hasta tercer grado de consanguinidad o de afinidad, los adultos mayores o los incapacitados para trabajar, que vivían bajo la dependencia económica del fallecido.

El monto que le corresponderá a cada beneficiario será igual al saldo de la suma por lesionado, dividido entre el número de derechohabientes.

ARTÍCULO 79.- Saldo en descubierto

Si el monto de la indemnización por lesión o muerte es superior al monto que cubre la póliza, la víctima o sus derechohabientes tienen la facultad de recurrir a los tribunales respectivos para demandar al responsable del accidente, el pago de la diferencia o complemento que les corresponda, de acuerdo con las leyes de orden común. Las sumas cubiertas por el seguro obligatorio automotor son deducibles del total que estén obligados legalmente a pagar el conductor o el propietario del vehículo.

ARTÍCULO 80.- Accidentes provocados con exceso de capacidad

La entidad aseguradora podrá subrogarse contra el propietario del vehículo y el conductor cuando el vehículo interviniente en el accidente, estando este asegurado, hubiere sobrepasado la capacidad autorizada de pasajeros. En este caso el límite de subrogación por cada pasajero en exceso será el promedio de indemnización por persona imputada al vehículo asegurado. Para los efectos del cobro, constituirán título ejecutivo, las certificaciones expedidas por la entidad aseguradora, de las sumas pagadas con cargo al seguro obligatorio de automotor.

ARTÍCULO 81.- Legislación supletoria

Siempre que se trate de materia no contemplada en este capítulo, el Reglamento Ejecutivo y en los reglamentos técnicos emitidos, las normas de riesgos del trabajo que estén contenidas en la Ley N° 2 de 27 de agosto de 1943 y sus reformas, Código de Trabajo y la Ley N° 8653 de 7 de agosto de 2008 y sus reformas, Ley Reguladora del Mercado de Seguros, serán materia supletoria.

**TÍTULO III
PROCESO DE ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES**

**CAPÍTULO I
REQUISITOS PARA LOS CONDUCTORES**

**SECCIÓN I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 82.- Derecho a obtención de la licencia de conducir

Toda persona podrá obtener la licencia para la conducción de vehículos por vías públicas terrestres, una vez cumplidos los requisitos de idoneidad establecidos legal y reglamentariamente.

Las personas con discapacidad que así lo requieran podrán conducir vehículos especialmente adaptados de conformidad con las mejores prácticas internacionales de seguridad vial y de derechos humanos.

ARTÍCULO 83.- Especificidad del examen práctico

El examen práctico al que se refiere el artículo 87 inciso e) de esta ley debe realizarse en los vehículos que presenten las características propias del tipo de licencia a la que el conductor aspira. Podrá realizarse con un vehículo de transmisión manual, automática o acorde con otra tecnología. Las personas con discapacidad podrán realizar el examen práctico en un vehículo adaptado a su condición.

ARTÍCULO 84.- Dirección Electrónica Vial

Los avisos y notificaciones relacionados con la aplicación de esta ley serán comunicadas a la DEV del conductor o propietario del vehículo, según corresponda. Para tal efecto, deberá quedar constancia y confirmación del recibo y lectura por parte del destinatario de la comunicación enviada. En caso de no ser habido por los medios electrónicos correspondientes, se le notificará por una vez en el Diario Oficial La Gaceta y en un diario de circulación nacional. En tal caso, la parte deberá apersonarse ante la autoridad que notifica, dentro de los diez días siguientes a la notificación o publicación a hacer valer sus derechos.

El contenido de la notificación será establecido de acuerdo con los parámetros y requisitos de la Ley N° 8687 de 29 de enero de 2009, Ley de Notificaciones Judiciales, según la naturaleza del acto de que se trate.

CAPÍTULO II

REQUISITOS PARA LA ACREDITACIÓN DE CONDUCTORES

ARTÍCULO 85.- Obtención de licencias y permisos de aprendizaje

La obtención del permiso temporal de aprendizaje y de la licencia de conducir está sujeto al cumplimiento de los requisitos o las condiciones establecidos por esta ley y aquellas disposiciones que se establezcan reglamentariamente.

El proceso de acreditación de conductores, cuando se trate de la prestación de un servicio público, deberá ajustarse, a los estándares del Sistema Nacional para la Calidad fijados en la Ley N° 8279, de 2 de mayo de 2002.

Toda persona que solicite la emisión del permiso o de licencia de conducir por primera vez o su renovación brindará una dirección electrónica para recibir notificaciones. Caso contrario, el Cosevi asignará una DEV al conductor acreditado inicialmente o al momento de renovar su licencia.

ARTÍCULO 86.- Permiso temporal de aprendizaje

Para obtener el permiso temporal de aprendiz de conductor, el cual tendrá una vigencia de tres meses a partir de su fecha de expedición, el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a)** Saber leer y escribir. Si la persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva o similar, el solicitante podrá sustituir este requisito con los cursos especiales que establezca la Dirección General de Educación Vial. A las personas con discapacidad se les deberán garantizar las adecuaciones y servicios de apoyo necesarios durante la instrucción del curso.
- b)** Aprobar el Curso Básico de Educación Vial, cuyos requisitos se establecerán mediante reglamento. Para aprobar el curso será necesario demostrar el dominio del contenido de esta ley y de otras leyes relacionadas.
- c)** Ser mayor de dieciocho (18) años, excepto lo dispuesto para la licencia tipo A-1.
- d)** Presentar un dictamen médico general realizado por un profesional contratado o acreditado por el Cosevi cuyos parámetros se establecerán reglamentariamente.
- e)** Suscribir una póliza de seguro con cobertura de responsabilidad civil cuyo monto se determinará por reglamento.
- a)** No haber cometido ninguna de las infracciones indicadas en el artículo 145 de esta ley ni los delitos del 254 bis de la Ley N° 4573 de 4 marzo de 1970 y sus reformas, Código Penal, durante los doce meses anteriores a la fecha en la que solicita la licencia por primera vez.

El aprendiz con permiso temporal debe estar asistido por un acompañante o instructor que posea una licencia de conductor del mismo tipo o superior a la que aspira, la cual deberá encontrarse vigente y haberse obtenido con al menos cinco (5) años de antelación. Ni el aprendiz ni el instructor o acompañante podrán encontrarse bajos los efectos del licor o de drogas, de conformidad con las normas que regulan la materia, al hacer uso de este permiso. En el caso de las escuelas de manejo, los instructores deberán cumplir lo establecido en la Ley N° 8709, de 24 de setiembre de 2009, Ley de Regulación de las Escuelas de Manejo.

ARTÍCULO 87.- Requisitos para la licencia de conducir

Para obtener por primera vez cualquier clase de licencia de conducir, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:

- a)** Ser mayor de dieciocho (18) años, salvo en el caso de lo dispuesto por el artículo 88 para la licencia tipo A-1. En el caso de las licencias tipo B2, B3 y B4 reguladas por el artículo 89 de esta ley deberá cumplirse con la edad mínima allí indicada.
- b)** Saber leer y escribir. Si la persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva o similar, el solicitante podrá sustituir este requisito con los cursos especiales que establezca la Dirección General de Educación Vial. A las personas con discapacidad se les deberán garantizar las adecuaciones y servicios de apoyo necesarios durante la instrucción del curso.
- c)** Presentar un dictamen médico general realizado por un profesional contratado o acreditado por el Cosevi cuyos parámetros se establecerán reglamentariamente.
- d)** Aprobar el curso básico de educación vial, cuyos requisitos se establecerán mediante reglamento. Para aprobar el curso será necesario demostrar el dominio del contenido de esta ley y de otras leyes relacionadas.
- e)** Aprobar el examen práctico para el tipo de licencia a la que se aspira, de conformidad con las disposiciones que para ese efecto establezcan las autoridades competentes. Se exceptúan del examen práctico las licencias de tipo C-1 y la tipo E-1 y E-2. El examen se podrá realizar en vehículos de transmisión manual, automática, mixta o especialmente adaptados en caso de personas con discapacidad, respetando la naturaleza constructiva de las casas fabricantes. Cuando se trate de vehículos articulados, la realización del examen requerirá el manejo del vehículo completo (cabezal, remolque y semirremolque).
Para la obtención de la licencia B-1, el examen se realizará en vehículos de hasta 4000 kilogramos de peso bruto o PMA, siempre que no se trate de vehículos tipo UTV.
- b)** No haber cometido ninguno de los delitos tipificados en el artículo 254 bis de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970 y sus reformas, Código Penal, ni alguna de las infracciones catalogadas como conductas

categoría A y B de esta ley, durante los doce meses anteriores a la fecha en la que solicita la licencia por primera vez.

CAPÍTULO III TIPOS DE LICENCIAS

ARTÍCULO 88.- Disposiciones para las licencias de conducir clase A

Las licencias de conducir clase A tendrán las siguientes modalidades:

Tipo A-1: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere ciento veinticinco (125) centímetros cúbicos. En el caso de que los mismos cuenten con motores eléctricos o híbridos la potencia máxima no podrá superar once (11) kilowatts. Asimismo, autoriza conducir triciclo y cuadraciclo, cuyo cilindraje de motor no supere los doscientos cincuenta (250) centímetros cúbicos (cc).

Se autoriza a los mayores de dieciséis (16) años a optar por esta licencia de conducir siempre que tengan la autorización respectiva de alguno de los padres o de su representante legal o administrativo. Además, deberán suscribir una póliza de seguro por muerte, lesiones, accidente y daños a terceros.

Tipo A-2: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere los quinientos (500) centímetros cúbicos. En el caso de que los mismos cuenten con motores eléctricos o híbridos la potencia máxima no podrá superar treinta y cinco (35) kilowatts.

Tipo A-3: Autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimoto y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor supere los quinientos (500) centímetros cúbicos. En el caso de que los mismos cuenten con motores eléctricos o híbridos la potencia deberá exceder los treinta y cinco (35) kilowatts. Los conductores acreditados con este tipo de licencia podrán conducir todos los vehículos autorizados para las licencias clase A.

ARTÍCULO 89.- Disposiciones para las licencias de conducir clase B

Las licencias de conducir clase B tendrán las siguientes modalidades:

Tipo B-1: Autoriza a conducir vehículos de hasta 4.000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado (PMA). Estos vehículos podrán ser conducidos con un remolque o semi remolque con carga siempre y cuando en conjunto no exceda los 4.000 kilogramos de

peso bruto y no esté regulado dentro de otras clases o tipos de licencia. Adicionalmente autoriza para conducir unidades de transporte tipo UTV.

Tipo B-2: Autoriza a conducir vehículos de hasta 8.000 kilogramos de peso bruto o peso máximo autorizado (PMA). Estos vehículos podrán ser conducidos con un remolque o semi remolque con carga siempre y cuando en conjunto no exceda los 8.000 Kilogramos de peso bruto. El conductor deberá ser mayor de veinte (20) años y contar con una licencia clase B o C con al menos dos (2) años de expedida.

Tipo B-3: Autoriza a conducir vehículos de todo peso, excepto los vehículos pesados articulados. El conductor deberá ser mayor de veintidós (22) años y contar con una licencia clase B o C con al menos tres 3 años de expedida.

Tipo B-4: Autoriza a conducir vehículos de todo peso, incluyendo los vehículos pesados articulados. El conductor deberá ser mayor de veintidós 22 años y contar con una licencia clase B o C con al menos tres 3 años de expedida y aprobar un curso especialmente impartido por un ente debidamente acreditado según lo dispuesto en el artículo 225 de la presente ley.

ARTÍCULO 90.- Disposiciones para las licencias de conducir clase C

Las licencias de conducir clase C tendrán las siguientes modalidades:

Tipo C-1: Autoriza a conducir los vehículos automotores en modalidad de taxi. El conductor deberá contar con una licencia clase B o tipo C-2 con al menos tres (3) años de expedida y haber obtenido el certificado del curso básico de educación vial para transporte público.

Tipo C-2: Autoriza a conducir los vehículos automotores de transporte público de personas en las modalidades de autobús, buseta, microbús y transporte exclusivo de estudiantes. Se deberá contar con una licencia clase B o tipo C-1 con al menos tres (3) años de expedida y haber obtenido el certificado del curso básico de educación vial para transporte público.

Excepcionalmente, mediante la aprobación de un curso especialmente diseñado, fiscalizado y avalado por CTP, las personas con 2 años de experiencia en las licencias clase B o tipo c-1 podrán obtener licencia tipo C-2, siempre que se garantice mediante parámetros técnicos, que reúnen las características idóneas para la conducción del tipo de vehículos aquí indicados.

De previo a la autorización para la prestación de servicios especiales de transporte de estudiantes menores de edad, deberá aportarse un certificado de delincuencia en el que conste que no ha sido condenado por delitos de pedofilia, sexuales o los contemplados en el artículo 254 bis de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970 y sus reformas, Código Penal.

ARTÍCULO 91.- Disposiciones para las licencias de conducir clase D

Las licencias de conducir clase D tendrán las siguientes modalidades:

Tipo D-1: Autoriza a conducir tractores de llantas.

Tipo D-2: Autoriza a conducir solo tractores de oruga.

Tipo D-3: Autoriza a conducir otros tipos de maquinaria agrícola, de construcción o de carga, no contemplados en las licencias D-1 o D-2.

ARTÍCULO 92.- Disposiciones para las licencias de conducir clase E

Las licencias de conducir clase E tendrán las siguientes modalidades:

Tipo E-1: Autoriza a conducir los vehículos comprendidos dentro las clases de dos, tres, cuatro o más ejes, excepto los destinados al transporte público. El conductor deberá contar con una licencia A-3 y B-4 con al menos un (1) año de expedida.

Tipo E-2: Autoriza a manejar tractores de llanta, de oruga y toda clase de vehículos de dos, tres, cuatro o más ejes, así como la maquinaria que se autoriza mediante la licencia del tipo D-1, D-2, D-3, excepto la maquinaria destinada al transporte público. El conductor deberá contar con una licencia A-3 y B-4 con al menos un (1) año de expedida.

Tipo E-3: Autoriza a conducir los vehículos automotores de naturaleza mixta que en razón del desarrollo tecnológico no se ubique en ninguna de las clases anteriores.

ARTÍCULO 93.- Conductor profesional

Todo patrono que contrate personas cuya labor principal sea la conducción de vehículos para el traslado de mercancías o personas deberá emplear conductores profesionales.

ARTÍCULO 94.- Homologación de las licencias expedidas en el extranjero

La homologación de licencias de conducir extranjeras se regirá por las siguientes disposiciones:

- a) Los conductores acreditados con licencia de conducir en el extranjero que se encuentren en el país en condición de turistas o en tránsito quedan autorizados para conducir el mismo tipo de vehículo que le autoriza dicha licencia, por un plazo de tres (3) meses.
- b) Los conductores acreditados con licencia de conducir en el extranjero podrán obtener licencia de conducir costarricense equivalente a la extranjera, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:
 - i. La licencia que se pretende homologar debe estar vigente.
 - ii. Sujetarse a lo dispuesto en esta ley para la clase y tipo de licencia que se pretende homologar, excepto la obligación de atender el curso básico de educación vial y de realizar el examen práctico de manejo.
 - iii. Acreditar su estatus migratorio.

CAPÍTULO IV VIGENCIA Y PROCEDIMIENTO DE RENOVACIÓN

ARTÍCULO 95.- Vigencia de la licencia de conducir

- a) Cuando se expida por primera vez, su vigencia será de tres (3) años.
- b) Cuando se expida por renovación, se aplicará lo siguiente:
 - i. Si al momento de renovar la licencia el conductor hubiere acumulado 4 puntos o menos, de conformidad con el sistema definido en el artículo 136 de esta ley, la renovación de su vigencia será por seis (6) años. Además el conductor solo deberá cancelar el equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor de la renovación de la licencia.
 - ii. Si al momento de renovar la licencia el conductor hubiere acumulado entre 5 y 8 puntos, de conformidad con el sistema definido en el artículo 136 de esta ley, la renovación de su vigencia será por cuatro (4) años. Además, el conductor deberá realizar un curso de sensibilización y reeducación vial, cuyas condiciones se establecerán reglamentariamente.
 - iii. Si al momento de renovar la licencia el conductor hubiere acumulado entre 9 y 11 puntos, de conformidad con el sistema definido en el artículo 136 de esta ley, la renovación de su vigencia será de tres (3) años. Además, el conductor deberá asistir a un curso de sensibilización y reeducación vial, cuyas condiciones se establecerán reglamentariamente.
- c) Cuando se expida por reacreditación, su vigencia será de tres (3) años.

TÍTULO IV
REGLAS PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS
Y USO DE LAS VÍAS PÚBLICAS

CAPÍTULO I
NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 96.- Reglas generales

Al usar las vías públicas, los conductores, los pasajeros de los vehículos y los peatones deben:

- a) Acatar de inmediato las indicaciones verbales o escritas de las autoridades de tránsito y detenerse cuando les indiquen la señal de parada, la cual puede realizarse con la mano o por medio de señales acústicas o luminosas.
- b) Respetar las instrucciones de cualquier dispositivo oficial de control de tránsito que haya sido instalado y funcione de acuerdo con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas.
- c) Observar y cumplir las señales verticales y horizontales en las vías públicas.
- d) Conducirse de manera que no se obstruya la circulación ni se ponga en peligro la seguridad de los vehículos o de las demás personas.
- e) Los conductores deberán evitar las situaciones que impidan la libre circulación del tránsito, por lo cual aplicarán el manejo defensivo y mantendrán una constante precaución y consideración mutua hacia los peatones y los demás conductores.

ARTÍCULO 97.- 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 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 edad 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 médico debidamente acreditado así lo requiera, o cuando por la naturaleza constructiva, el vehículo no cuente con asientos traseros.

No estarán sujetos al cumplimiento de lo dispuesto en esta norma los vehículos tipo motocicleta o bicimoto y demás vehículos que por su naturaleza constructiva no cuente con sistema de anclaje o cinturones de seguridad.

CAPÍTULO II ESTACIONAMIENTO EN VÍAS PÚBLICAS

ARTÍCULO 98.- Estacionamiento para personas con discapacidad

Tanto los estacionamientos públicos como privados de servicio al público están en la obligación de sujetarse a las disposiciones de la Ley N.º 7600, de 29 de mayo de 1996, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, sus modificaciones, su reglamento y su interpretación en lo referente a los espacios reservados específicamente para personas con discapacidad, incluyendo mujeres embarazadas y ciudadanos de oro.

En los estacionamientos, se prohíbe la colocación de obstáculos de difícil remoción que impidan el acceso al espacio reservado para personas con discapacidad. Cuando se coloquen dispositivos para identificar o resguardar estos espacios se debe contar con personal disponible para asistir de manera inmediata en su remoción. Este personal deberá contar con la sensibilidad necesaria para evitar afectar la dignidad de la persona con discapacidad.

Los espacios reservados podrán ser ocupados únicamente por quienes cuenten con el permiso respectivo o por quienes evidencien una incapacidad permanente y evidente. La administración del parqueo velará porque los espacios reservados para personas con discapacidad no sean ocupados por otras personas en ninguna circunstancia. En caso de que personas no discapacitadas ocupen dichos espacios le será aplicable una multa de categoría C.

Además, la administración del estacionamiento deberá denunciar inmediatamente el hecho a las autoridades de tránsito y solicitar de inmediato que con el concurso de sus grúas remueva el vehículo infractor. El propietario del establecimiento que incumpla esta obligación estará sujeto a una multa equivalente a cinco veces la multa estipulada en la categoría C.

ARTÍCULO 99.- Estacionamiento exclusivo para bicimotos, motocicletas y UTV

En las zonas urbanas, de las áreas sobre la vía pública utilizadas para el estacionamiento de vehículos se deberá reservar al menos un diez por ciento (10%) para uso exclusivo de motos, bicimotos, motocicletas y UTV.

CAPÍTULO III CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS

ARTÍCULO 100.- Límites de velocidad

Los límites de velocidad para la circulación de los vehículos serán fijados por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, previo estudio técnico, de acuerdo con el tipo de la 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.

Se prohíbe circular a una velocidad superior al límite máximo o inferior a la mínima establecida; para ello, el conductor deberá tomar en cuenta las condiciones de la vía y normas de conducción.

ARTÍCULO 101.- Control de velocidad

Para comprobar la velocidad que lleva un vehículo, las autoridades de tránsito podrán utilizar, indistintamente, todo equipo y/o dispositivo tecnológico disponible por la Dirección General de Policía de Tránsito. El interesado tiene derecho a que, de inmediato, se le muestre el equipo y/o dispositivo con la medición de la velocidad y a impugnar esa medición por cualquier medio de prueba, salvo lo dispuesto para las infracciones generadas por el sistema inteligente de control de infracciones.

En el caso del sistema de vigilancia automática, deben cumplirse los requisitos establecidos en el artículo 162 de esta ley.

ARTÍCULO 102.- Carril para circular

Los vehículos deben conducirse por el carril derecho de la vía, se exceptúan los siguientes casos:

- a)** Cuando el carril derecho esté obstruido y sea necesario transitar por el carril de vía contraria.
- b)** Cuando se adelante a otro vehículo que transite en la misma dirección.
- c)** Cuando la vía esté diseñada o marcada para transitar en una sola dirección.
- d)** Cuando por razones de conveniencia e interés público así lo disponga el MOPT.

En situaciones de emergencia, los vehículos autorizados para atender esa clase de situaciones podrán circular por el carril de sentido contrario siempre que

no estén transitando vehículos por ese carril ni se ponga en peligro a los demás usuarios de la vía.

En autopistas y vías públicas especiales de varios carriles de circulación, los vehículos que transiten más rápidamente circularán por el lado izquierdo y los que lo hagan más lentamente por el lado derecho. El conductor debe respetar y acatar las señales específicas colocadas en esas vías para regular el uso de los carriles.

ARTÍCULO 103.- Mantener distancia

El conductor de un vehículo que circule por la vía pública debe mantener una distancia razonable y prudente que garantice la detención oportuna en caso de que el vehículo que lo precede frene intempestivamente. Para ello, el conductor debe considerar su velocidad, las condiciones de la vía, del clima y las de su propio vehículo.

ARTÍCULO 104.- Reducción de velocidad, cambio de carril e indicación previa de maniobra

Todo conductor que reduzca la velocidad, que intente detenerse, cambiar de carril, de dirección, o que estando estacionado pretenda reingresar a la vía, debe cerciorarse, antes de iniciar la maniobra, de que puede ejecutarla con seguridad. Además, está obligado a dar aviso por medio de las señales luminosas correspondientes.

ARTÍCULO 105.- Uso de luces

Para la utilización de las luces, deben acatarse las siguientes normas:

- a)** Desde las cinco de la tarde hasta las seis de la mañana, se prohíbe la circulación de los vehículos sin las luces reglamentarias encendidas. Esta disposición se aplicará igualmente a cualquier hora del día, en las ocasiones en que por razones naturales o artificiales, se dificulte la visibilidad, especialmente en los túneles.
- b)** La luz alta del vehículo se utilizará en las vías públicas siempre y cuando no transiten vehículos en el sentido contrario.
- c)** La luz baja del vehículo se utilizará en las zonas urbanas y en las vías públicas cuando estén transitando vehículos en el sentido contrario o cuando se transite detrás de otro vehículo.
- d)** Las luces para la neblina se utilizarán únicamente cuando las condiciones climatológicas así lo exijan.
- e)** No podrán utilizarse luces cuya potencia y proyección de luz hacia adelante, condiciones de reglaje, intensidad lumínica o cantidad, excedan los límites establecidos reglamentariamente.

- f) Los vehículos automotores tipo bicimoto, motocicleta, triciclo y cuadraciclo, deberán mantener las luces reglamentarias encendidas las veinticuatro (24) horas del día durante su desplazamiento.

ARTÍCULO 106.- Intersección de vías

Al aproximarse a una intersección de vías en la que no se tenga prioridad de paso, el conductor procederá de la siguiente manera:

- a) Si se trata de un acceso controlado mediante la luz roja de un semáforo, el conductor detendrá su vehículo por completo en la línea de parada que esté demarcada. Si no existiera esa línea, el conductor se detendrá cerca de la vía que va a cruzar pero sin obstruir el tránsito transversal.
- b) En caso de que vaya a girar a la derecha y si el tránsito en la vía con luz verde lo permite, el conductor podrá girar como si se tratara de un cruce regulado con señal fija de alto. No obstante, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito podrá prohibir el giro a la derecha con el semáforo en rojo en los sitios en que técnicamente se justifique, en cuyo caso colocará el señalamiento fijo que así lo indique.
- c) Cuando la luz verde del semáforo otorgue el derecho de paso o cuando se gire a la derecha en rojo, el conductor cederá el derecho de paso a todos los peatones que se encuentren sobre la calzada.
- d) La luz amarilla y la luz verde intermitente del semáforo indican que el conductor debe desacelerar para detenerse si aún se encuentra lejos del punto de cruce o que, si se encuentra muy cerca del punto de cruce, debe apresurarse sin exceder los límites de la velocidad para evacuar la zona de intersección.
- e) Si se trata de un acceso controlado con una señal de "alto", el conductor detendrá el vehículo completamente en la línea de parada, aun cuando cuente con suficiente visibilidad y no circule ningún vehículo sobre la vía con prioridad de paso. Si no existe la línea de parada, se detendrá al llegar al punto más cercano de la vía que va a cruzar; para realizar tal maniobra, cederá el derecho de paso a todos los peatones que se encuentren sobre la calzada.
- f) En las intersecciones señaladas con un "ceda", el conductor debe disminuir su velocidad, de forma que pueda observar el tránsito que se aproxima por las otras vías. Si se aproxima un vehículo que por su cercanía o rapidez puede poner en peligro la seguridad del tránsito, debe detener su marcha por completo.

ARTÍCULO 107.- Prioridad de paso

Tendrán prioridad de paso con respecto a los demás vehículos:

- a) Los vehículos que circulan sobre rieles.
b) La regulación del tránsito mediante inspector.

- c) Los vehículos de emergencia autorizados debidamente identificados.
- d) Los vehículos que circulen sobre una carretera primaria, en relación con los que lo hagan sobre una carretera secundaria, y los que circulen sobre una carretera secundaria, en relación con los que lo hagan sobre una carretera terciaria.
- e) De manera supletoria cuando dos conductores se acerquen, por vías distintas a una intersección y no exista ninguna señal que le dé prioridad a ninguno de los dos y las dos vías sean del mismo tipo, el conductor que llegue por la izquierda debe ceder el paso al vehículo que se encuentra a su derecha.
- f) Los vehículos regulados por un semáforo en relación con los regulados por una señal de alto.
- g) Los vehículos regulados por una señal de “ceda”, en relación con los regulados por una señal de “alto”.
- h) Los vehículos que giren a la izquierda desde la vía principal sobre los que se encuentren en los dos (2) accesos secundarios en las intersecciones con dos accesos controlados con una señal fija de alto. Los vehículos que continúen directo, por los accesos secundarios, tienen prioridad sobre los que giren a la izquierda, desde esos mismos accesos.

ARTÍCULO 108.- Rotondas

Al aproximarse a cualquier rotonda, los conductores deben proceder según las siguientes disposiciones:

- a) Dentro de una rotonda, la velocidad máxima permitida es de treinta (30) kilómetros por hora.
- b) El vehículo que va a ingresar a la rotonda debe ceder el paso al que circula dentro, ingresando solo cuando se permita una maniobra segura.
- c) Para ingresar a la rotonda, cada vehículo se ubicará en el carril de acceso respectivo según el señalamiento vertical establecido por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Dicho señalamiento será normado por vía reglamentaria.
- d) No se permite cambiar de carril dentro de la rotonda, excepto en las maniobras de entrada y de salida.
- e) No se permite adelantar a otro vehículo dentro de la rotonda.

ARTÍCULO 109.- Carril central de giro a la izquierda

El uso del mismo se regirá bajo las siguientes disposiciones:

- a) Este carril no puede ser utilizado para la circulación ni tampoco para rebasar a otro vehículo.
- b) Los vehículos que necesiten realizar un giro izquierdo deben ubicarse dentro de este carril central y esperar un espacio adecuado para realizar la maniobra de manera segura.

Para ingresar al carril central de giro a la izquierda, desde una vía lateral o una propiedad privada se debe cruzar la calzada y refugiarse en el carril central, siempre que esta maniobra pueda ser realizada con seguridad. Para ingresar a los carriles de circulación normal, se debe verificar que no se presentan conflictos con los vehículos de la vía arterial y del carril central.

c) Esta demarcación no permite los giros en "U".

ARTÍCULO 110.- Maniobra de adelantamiento

La maniobra de adelantamiento de un vehículo deberá realizarse bajo las siguientes consideraciones:

- a) Utilizar los espejos retrovisores para realizar una maniobra segura, cerciorándose de que ningún vehículo detrás haya iniciado la maniobra,
- b) Asegurarse de que el lado izquierdo de la carretera es claramente visible. La circulación en sentido contrario debe encontrarse a una distancia suficiente para poder adelantar sin obstruir ni poner en peligro a los demás vehículos, incluidas las bicicletas si las hubiere.
- c) Utilizar las luces discrecionales reglamentarias para anunciar y realizar la maniobra, adelantando siempre por la izquierda al vehículo que marcha adelante.
- d) No adelantar a otro vehículo que se haya detenido frente a una zona de paso para peatones.
- e) Se prohíbe adelantar a otro u otros vehículos que circulen a la velocidad máxima permitida.
- f) Se prohíbe adelantar en los lugares donde el señalamiento vial lo estipule, así como en intersecciones, cruces de ferrocarril y en todas aquellas circunstancias que puedan poner en peligro la seguridad de las personas y de otros vehículos.
- g) Se prohíbe a los conductores de vehículos tipo bicimoto y motocicleta adelantar en medio de las filas de vehículos circulantes o detenidos, a una velocidad superior a treinta (30) kilómetros por hora. Se exceptúan de la aplicación de este inciso los oficiales de la policía de tránsito y de otros cuerpos policiales que conduzcan motocicleta en el cumplimiento de sus funciones.
- h) Se prohíbe circular en las aceras. Se exceptúan de la aplicación de este inciso los oficiales de la policía de tránsito y de otros cuerpos policiales que conduzcan motocicleta en el cumplimiento de sus funciones.
- i) Para adelantar a un ciclista, se debe respetar una distancia mínima de un (1) metro entre el vehículo y la bicicleta.
- j) El conductor de un vehículo que vaya a ser adelantado por la izquierda, tomará su extrema derecha en favor del vehículo que lo adelanta y no aumentará la velocidad hasta que haya sido completamente adelantado.

ARTÍCULO 111.- Retroceso

Se permite a los vehículos circular en retroceso únicamente en los casos indispensables y en los tramos cortos no mayores de cincuenta (50) metros, siempre y cuando tomen la debida precaución.

ARTÍCULO 112.- Estacionamiento

Todo vehículo estacionado deberá mantener activado el freno de emergencia. Además, los vehículos de carga de más de dos toneladas deben calzarse con las cuñas reglamentarias. En zonas urbanas, las llantas del vehículo deben quedar a una distancia no mayor de treinta (30) centímetros del borde de la acera.

Se prohíbe estacionar un vehículo en las siguientes condiciones:

- a)** Frente a cualquier entrada o salida de planteles educativos, hospitales, clínicas, estaciones de bomberos, estacionamientos privados o públicos, garajes, locales o edificios donde se lleven a cabo espectáculos o actividades deportivas, religiosas, sociales u otros de interés público.
- b)** En las calzadas o en las aceras de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad de los demás.
- c)** En los lugares que así se indique expresamente o demarcados con una franja amarilla, salvo que la prohibición se limite a un horario específico.
- d)** A una distancia menor de cinco (5) metros a un hidrante o a zonas de paso para peatones; a menos de diez (10) metros de una intersección de las vías urbanas o a menos de veinticinco (25) metros de una intersección de las vías no urbanas.
- e)** En la parte superior de una pendiente o en curva.
- f)** En las vías públicas, salvo por razones especiales, en cuyo caso el conductor colocará su vehículo fuera de la calzada, señalando su presencia mediante las luces de emergencia y dispositivos luminosos o retroreflectivos, de conformidad con esta ley y su reglamento. En caso que no exista espaldón, el conductor deberá estacionarlo en el lugar más seguro.
- g)** En incumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 43 de la Ley N.º 7600, de 29 de mayo de 1996, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y su reglamento, al estacionar en los espacios destinados para los vehículos de las personas con discapacidad. Dichos espacios reservados deben estar debidamente rotulados e indicar la ley y las sanciones aplicables en caso de ser utilizados sin la identificación correspondiente.

Se exceptúan los vehículos de emergencia autorizados cuando actúen en razón de sus funciones, siempre que se identifiquen por medio de señales visuales o sonoras.

El incumplimiento de las disposiciones anteriores faculta a la autoridad de tránsito para retirar el vehículo cuando no esté el conductor, u obligar a este a retirarlo, sin perjuicio de la multa respectiva.

ARTÍCULO 113.- Tránsito lento

Los vehículos de tránsito lento están sujetos a las siguientes regulaciones:

- a) Se prohíbe transitar a una velocidad tan baja que entorpezca la libre circulación del tránsito, excepto en el caso de los vehículos funerarios, de los vehículos que participen en los desfiles autorizados o en los casos en que lo exijan las condiciones de las vías, del tránsito o de la visibilidad.
- b) Deben ceder el paso a los vehículos más rápidos.
- c) Cuando varios vehículos de tránsito lento circulen uno detrás del otro, deben mantener suficiente espacio entre ellos. En ningún caso, esa distancia puede ser menor de cincuenta (50) metros, para permitir a otros vehículos que circulen a mayor velocidad realizar la maniobra de rebase con seguridad y sin contratiempos.
- d) En vías públicas de dos carriles para ambos sentidos, en las cuales rebasar inseguro debido al tránsito en la dirección opuesta o por otras condiciones, un vehículo lento, de carga o de pasajeros detrás del cual se forme una cola de tres o más vehículos, debe salirse del camino en los lugares designados como apartaderos mediante el señalamiento vertical, para permitir el paso sin contratiempos a los vehículos que se encuentren en la fila.

ARTÍCULO 114.- Vehículos de transporte de carga limitada

Los vehículos de transporte de carga limitada se rigen por las siguientes disposiciones especiales:

- a) Únicamente podrán dedicarse a esta actividad, los vehículos de carga con un peso bruto máximo de cinco toneladas, incluyendo los vehículos de doble cabina para pasajeros.
- b) En el vehículo se permitirá, únicamente, el número de personas que indique el certificado de propiedad.
- c) El Poder Ejecutivo reglamentará la utilización de estos vehículos incluyendo las disposiciones sobre seguros que deben cumplir y los casos en que se requiera el transporte de un número mayor de personas. En caso de una utilización indebida del permiso otorgado, el órgano competente del MOPT, lo suspenderá o cancelará.

ARTÍCULO 115.- Acarreo modalidad grúa o plataforma

Para vehículos que presten el transporte o acarreo de vehículos mediante la modalidad grúa o plataforma autorizadas por el MOPT, rigen las siguientes disposiciones especiales:

a) El órgano competente del MOPT emitirá los permisos para la prestación de este servicio y el código de conductor que expida deberá portarse en un lugar visible.

La autorización y regulación de tarifas serán emitidas por el MOPT con base en estudios técnicos, según el kilometraje requerido para remolcar el vehículo y demás datos que juzgue convenientes.

Las grúas no podrán hacer el recorrido en busca de vehículos para remolcar, sino que se someterán a las paradas establecidas por el órgano competente del MOPT, donde serán llamadas por los interesados en el servicio. Se prohíbe cobrar una tarifa más alta que la autorizada.

b) Los vehículos que se dediquen a esta actividad deben portar el libro de registro, numerado y sellado por el CTP. Los datos que debe contener cada entrada en esta bitácora se regularán vía reglamento. El conductor de la grúa deberá entregarle, al conductor del vehículo remolcado, el duplicado firmado en el que consten todos los datos que ahí se estipulan; este documento hará plena prueba contra el conductor y propietario de la grúa, en caso de violación de esas disposiciones.

El libro de registro puede ser exigido en cualquier momento por las autoridades de tránsito. El no portarlo traerá, como efecto, la cancelación de la autorización dada, sin perjuicio de la multa que establece el inciso b) del artículo 149 de esta ley. Cuando el libro se complete, se entregará y archivará en el CTP, para poder retirar el siguiente.

c) Portar las luces y los accesorios estipulados en esta ley y en su reglamento. Estos accesorios solo se podrán utilizar cuando se realice el servicio de grúa.

d) En caso de accidentes de tránsito, no podrán mover los vehículos sin la autorización previa de la autoridad competente, salvo los casos establecidos en el artículo 170 de esta ley.

Cuando estén en el cumplimiento de su actividad deben acatar las normas que se establecen en esta ley y en su reglamento para todos los vehículos.

ARTÍCULO 116.- Conductores de vehículos de carga

Los conductores de vehículos de carga liviana y de carga pesada deberán acatar las siguientes disposiciones:

a) La carga debe estar bien sujeta y acondicionada.

b) La carga no debe obstruir la visibilidad del conductor ni dificultar la conducción del vehículo.

c) La carga debe transportarse en forma que no provoque inconvenientes.

d) La carga no debe ocultar las luces del vehículo ni el número de la placa.

e) Todos los accesorios, que sirvan para acondicionar o proteger la carga, deben reunir las condiciones de seguridad reglamentarias.

- f) Cualquier carga que sobresalga de la parte trasera, delantera o lateral del vehículo, debe estar señalada con banderas rojas y con dispositivos proyectores de luz durante la noche. La carga no debe hacer contacto con la vía.
- g) La circulación de los vehículos de carga pesada, en las zonas urbanas y suburbanas, deberá apegarse al reglamento para rutas de paso emitido por el MOPT.
- h) En casos excepcionales de cargas indivisibles, se permite la circulación de los vehículos con exceso de carga o dimensiones permitidas, siempre que estos cumplan con el reglamento y los permisos necesarios otorgados por el órgano competente del MOPT.
- i) Únicamente podrán cargar y descargar de conformidad con los horarios y lugares acordados por el órgano competente del MOPT.
- j) Los vehículos de más de cuatro mil kilogramos deben someterse al pesaje en las casetas destinadas para tal efecto.
- k) Los vehículos de carga pesada deberán portar la tarjeta de pesos y dimensiones, extendida por el órgano competente del MOPT, conforme se establezca reglamentariamente.

Se prohíbe la salida de los puertos a los vehículos con exceso de la carga permitida. Los conductores de vehículos que infrinjan esta disposición, están obligados a descargar el exceso. Cuando hayan recibido la carga cerrada con dispositivos de seguridad, la obligación de descargar el exceso corresponderá a los dueños o a los responsables de la carga en el país, de conformidad con el conocimiento de embarque.

ARTÍCULO 117.- Transporte de materiales peligrosos o explosivos

Los vehículos automotores, remolques y semirremolques que transporten materiales peligrosos o explosivos deberán cumplir las normas siguientes:

- a) Contar con el documento aprobado que acredite la revisión técnica semestral, a la cual están obligados para circular por las vías públicas.
- b) Portar un permiso dado por el órgano competente del MOPT.
- c) Someterse a los horarios, las rutas y demás regulaciones que dicte el órgano competente del MOPT.
- d) Cumplir las disposiciones del reglamento de esta ley.

ARTÍCULO 118.- Vehículos con altoparlantes

Los vehículos con altoparlantes deben acatar las siguientes regulaciones:

- a) Contar con un permiso dado por el órgano competente del MOPT.
- b) Se prohíbe poner en funcionamiento los altoparlantes de las diecinueve horas del día a las siete horas del día siguiente, salvo permiso dado por el órgano competente del MOPT.

- c) Se prohíbe poner a funcionar los altoparlantes a una distancia menor de cien metros de clínicas y hospitales, así como de centros de enseñanza e iglesias, cuando en estos lugares se estén desarrollando actividades.
- d) Cumplir todas las disposiciones de esta ley y sus reglamentos.

CAPÍTULO IV CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS TIPO BICIMOTOS, MOTOCICLETAS, UTV

ARTÍCULO 119.- 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 a 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 retrorreflectiva 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 (5) años como pasajeros.

CAPÍTULO V CICLISTAS

ARTÍCULO 120.- Sobre el ciclismo

El MOPT y los Gobiernos Locales deberán proveer las condiciones que permitan y promuevan el uso y disfrute de la bicicleta como medio de transporte, deporte, esparcimiento y recreación. Asimismo construir ciclovías en los lugares en que se justifique técnicamente su necesidad.

El MOPT establecerá programas para:

- a) Concientizar a los conductores y ciclistas sobre su obligación de compartir la vía pública y cumplir con las normas establecidas.
- b) Promover lugares adecuados para estacionar las bicicletas en edificios públicos.
- c) Incentivar a la ciudadanía a utilizar la bicicleta en las zonas para su uso exclusivo.

ARTÍCULO 121.- Obligaciones de los ciclistas

Los ciclistas deberán:

- a)** Conducir con el debido cuidado y precaución por las vías públicas.
- b)** Asegurarse de que su bicicleta esté en condiciones óptimas para transitar en la vía pública.
- c)** Portar documento de identificación y circular por el lado derecho del carril de la vía.
- d)** En los casos en que se adelante un vehículo que circule a menor velocidad, deberá hacerse por el lado izquierdo del carril.
- e)** Circular en las vías públicas cuya velocidad permitida no sea igual o mayor a ochenta (80) kilómetros por hora, excepto en el caso de actividades especiales, autorizadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
- f)** Cuando circulen varias bicicletas lo harán en hilera, con la salvedad de lo dispuesto en el inciso anterior.
- g)** En una bicicleta no podrá viajar más de una persona, salvo que el vehículo esté acondicionado para ello; los pasajeros deben ser mayores de tres (3) años. Además, ambos deberán utilizar el casco de seguridad, chaleco u otros dispositivos de protección.
- h)** No podrán circular en las aceras.
- i)** Se prohíbe sujetarse de otro vehículo en marcha.
- j)** Menores de seis (6) años de edad deben ir acompañados por personas mayores de quince años al conducir bicicletas o triciclos en vías públicas.
- k)** Se prohíbe el aprendizaje para la conducción de bicicletas en vías públicas.
- l)** El conductor deberá utilizar prendas de vestir retrorreflectiva.
- m)** Utilizar el carril exclusivo para bicicletas, siempre que haya uno disponible.

CAPÍTULO VI PEATONES

ARTÍCULO 122.- Peatones

Todo peatón deberá portar documento de identidad, comportarse en forma tal que no ponga en riesgo a las demás personas; así como, cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables y obedecer las indicaciones de las autoridades de tránsito.

Los peatones están obligados a acatar las siguientes indicaciones:

- a)** El tránsito peatonal por vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos.

- b) En las zonas urbanas, transitarán por las aceras y cruzarán las calles en las esquinas, zonas de paso marcadas o pasos peatonales a desnivel.
- c) Transitarán por el lado izquierdo de las vías públicas según la dirección de su marcha, cuando no existan aceras o espacio disponible.
- d) Se prohíbe transitar por vías públicas de acceso restringido o sobre las vías del ferrocarril, así como realizar actos de malabarismo, circenses, mendicidad o de cualquier otra índole, incluidas las ventas o actividades lucrativas.
- e) Se prohíbe portar, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

TÍTULO V PROHIBICIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I PROHIBICIONES

ARTÍCULO 123.- Prohibiciones de carácter general

Se prohíbe conducir un vehículo en contravención de las normas que establece el señalamiento vial vertical u horizontal, pasar sobre las islas canalizadoras demarcadas en la calzada, así como circular por el carril izquierdo de la calzada, irrespetar la línea de barrera. Se permite virar en "U" y realizar giro a la izquierda, excepto en los lugares donde el señalamiento horizontal o vertical lo prohíba.

Asimismo, se prohíbe alterar los dispositivos y señales oficiales para el control de tránsito, así como dañarlos, retirarlos sin autorización o darles un uso no autorizado.

ARTÍCULO 124.- Prohibiciones para la circulación de vehículos

No podrán circular vehículos:

- a) Que cuenten en su estructura, carrocería, llantas, aros o aditamentos, elementos punzocortantes que constituyan un ángulo vivo o una protuberancia peligrosa.
- b) Que se les haya modificado su odómetro.
- c) Que el volante esté ubicado al lado derecho.
- d) Que en los parabrisas cuenten con polarizados u otros materiales que impidan la visibilidad satisfactoria, salvo que se trate de viseras cuyas medidas serán establecidas mediante reglamento. Esta disposición no aplica para lo dispuesto por el CTP, en relación con la rotulación e información al usuario que deberán portar las unidades de transporte remunerado de personas.

- e) Con polarizado tipo espejo o limusina en las ventanas laterales. Se exceptúan las ambulancias destinadas al transporte de pacientes y vehículos de uso policial.
- f) Las bicicletas que no porten encendido un dispositivo proyector de luz blanca o amarilla hacia adelante desde las cinco de la tarde y hasta las seis de la mañana.
- g) De carga cuya capacidad haya sido modificada de forma tal que exceda el peso bruto especificado en la ficha técnica de su casa fabricante. A estos vehículos no se les otorgará el certificado de pesos y dimensiones emitido por el órgano competente del MOPT.
- h) Que no cuenten con el respectivo marchamo, derecho de circulación, ETV y certificado de seguro obligatorio.

ARTÍCULO 125.- Prohibición de vehículos de competencia en las vías públicas

Se prohíbe la circulación en vías públicas, de los vehículos automotores construidos o adaptados para desarrollar mayores velocidades o ser utilizado para competencias de velocidad, que presenten alteraciones en el motor, sistema de transmisión, sistema de inyección o carburación, o bien, en el sistema de emisiones, que no sean originales o que excedan las especificaciones o la naturaleza constructiva del fabricante.

ARTÍCULO 126.- Patinetas y otros

Se prohíbe la circulación en vías públicas, de patinetas y otros artefactos no autopropulsados, que no estén explícitamente autorizados en esta ley o en su reglamento.

Las autoridades competentes podrán retirar de circulación estos artefactos y su devolución solo se hará al propietario o tercero contra la presentación de documentos que lo acrediten, una vez cancelada la multa respectiva. Las personas menores de quince (15) años, deben ser acompañados por sus padres o tutores para el trámite.

ARTÍCULO 127.- Paradas o estacionamientos prohibidos

Se prohíbe fijar paradas o estacionamientos en las curvas, cerca de puentes o en sitios peligrosos para los usuarios. Asimismo, en los lugares que designe el reglamento a esta ley.

ARTÍCULO 128.- Uso de teléfonos celulares o distractores

Se prohíbe a todos los conductores utilizar teléfonos móviles y cualquier otro medio o sistema de comunicación, salvo que no se empleen las manos, utilizando auriculares o instrumentos similares. Quedan exentos de esta prohibición, las autoridades y los prestatarios de servicios de emergencia que, en

el ejercicio de las funciones deban realizar sus comunicaciones, salvo que estén acompañados de otra persona que pueda hacerse cargo de estos instrumentos.

Asimismo, se prohíbe conducir realizando actividades distintas de las que demanda la debida conducción de vehículos.

ARTÍCULO 129.- Dispositivos de detección de radar

Se prohíbe a los propietarios o conductores dotar los vehículos de dispositivos de detección de ondas de radar o de cualquier otro equipo que permita burlar o anular los aparatos de vigilancia de la policía de tránsito.

ARTÍCULO 130.- Obstrucción de intersecciones

Se prohíbe a los conductores ingresar con su vehículo a una intersección, aun con la luz verde o con derecho de vía, si debido al congestionamiento vial se obstruye la libre circulación de los demás usuarios de la misma; así como el detenerse sobre el señalamiento horizontal o en medio de la intersección.

ARTÍCULO 131.- Uso de la bocina y dispositivos sonoros

Se prohíbe el uso de la bocina y de otros dispositivos sonoros, en las siguientes circunstancias:

a) Para apresurar al conductor del vehículo precedente, en las intersecciones reguladas por semáforos, señales fijas o un inspector de tránsito.

b) A una distancia menor de cien metros, frente a hospitales, clínicas, iglesias y centros de enseñanza, siempre que en estos últimos lugares se estén desarrollando actividades.

ARTÍCULO 132.- Uso distinto de la naturaleza del vehículo

Se prohíbe emplear un vehículo para otros fines que no sean los manifestados en su certificado de propiedad o en una forma que contraríe, totalmente, su naturaleza.

ARTÍCULO 133.- Cierre o clausura de vías sin autorización

Se prohíbe clausurar total o parcialmente las vías públicas o usarlas para fines distintos a los de circulación de peatones o vehículos, salvo que se proceda en virtud de permiso escrito dado con anterioridad por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito. Del mismo modo, se prohíbe ocupar las vías públicas urbanas y suburbanas para:

a) La construcción de tramos o puestos, con motivo de festejos populares, patronales o de otra índole.

- b) Ser usadas como lugar permanente de reparación de vehículos u otros menesteres que obstaculicen el libre tránsito.
- c) La construcción de obras públicas y privadas en la superficie de un derecho de vía, que no reúna las condiciones mínimas de seguridad establecidas en esta ley y en su reglamento.

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito y previa realización de los estudios del caso, está facultada para clausurar las vías cuyo cierre se determine conveniente para los intereses públicos.

ARTÍCULO 134.- Abandono de vehículos en la vía pública

Se prohíbe abandonar un vehículo automotor en la vía pública, en forma definitiva. En caso de averías, los conductores deben adoptar las medidas del caso, para que se retire el vehículo en el menor plazo posible, el cual no puede ser superior a las veinticuatro (24) horas, siempre que quede fuera de la calzada y cumpla los requisitos establecidos en esta ley y su reglamento.

ARTÍCULO 135.- Prohibición de circular en las playas

Se prohíbe la circulación de los vehículos automotores en las playas del país, con las siguientes excepciones:

- a) Cuando la Dirección General de Ingeniería de Tránsito lo autorice.
- b) Para sacar o meter embarcaciones al mar.
- c) En casos de emergencias o en los que se requiera una acción para proteger vidas humanas.
- d) En el caso de los vehículos que ingresen a la playa para cargar productos provenientes de la pesca o para desarrollar otras actividades laborales.

CAPÍTULO II SISTEMA DE PUNTOS

ARTÍCULO 136.- Sistema de evaluación permanente de conductores

El Sistema de Evaluación Permanente de Conductores consiste en la acumulación de puntos en función de las infracciones cometidas, con el fin de establecer un mecanismo de control de desempeño, para la ejecución de medidas correctivas dirigidas a la enmienda del comportamiento, y al fomento de conductas que fortalezcan la seguridad vial.

ARTÍCULO 137.- Determinación de puntos

En el momento de expedirse la licencia, se le indicará a cada conductor los puntos que podrá acumular por infracciones cometidas y las consecuencias del

proceso de acumulación, los cuales se establecerán de acuerdo al rango de vigencia de la licencia, de conformidad con las disposiciones siguientes:

- a) Si la licencia se expide con una vigencia de seis (6) años, el conductor podrá acumular un máximo de doce (12) puntos durante este período.
- b) Si la licencia se expide con una vigencia de cuatro (4) años, el conductor podrá acumular un máximo de ocho (8) puntos durante este período.
- c) Si la licencia se expide con una vigencia de tres (3) años, el conductor podrá acumular un máximo de seis (6) puntos durante este período.

ARTÍCULO 138.- Acumulación de puntos por categoría de conductas

Los puntos se acumularán de forma automática en el expediente del conductor en los siguientes casos:

- a) Acumulará doce (12) puntos el conductor condenado en sentencia firme por la comisión de los delitos tipificados en los artículos 117, 128, 254 bis de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970 y sus reformas, Código Penal.
- b) Acumulará seis (6) puntos el conductor que haya cometido alguna de las infracciones categoría A de esta ley.
- c) Acumulará cuatro (4) puntos el conductor que haya cometido alguna de las infracciones categoría B de esta ley.

ARTÍCULO 139.- Procedimiento para la acumulación de puntos

La acumulación de puntos se aplicará al conductor cuando así se haya decidido en firme en vía administrativa o jurisdiccional, de conformidad con lo dispuesto en esta ley. La acumulación de puntos se consignará en el expediente del conductor de forma automática, y deberá dejarse constancia del total acumulado.

En el caso de los aprendices de conductor o de aquellos que conduzcan sin estar debidamente acreditados o con la licencia suspendida, la acumulación de puntos correspondiente a la infracción será aplicada en el momento de la expedición de la licencia de conducir.

Si la boleta de citación que motivó la cancelación de la acreditación por la acumulación de la totalidad de los puntos permitidos no fue impugnada, el Cosevi le comunicará esa consecuencia al interesado, en la dirección electrónica vial o en el lugar que debió indicar para recibir notificaciones en el momento de haber sido levantada la boleta y que se incorporará en el expediente del conductor. Esa comunicación será meramente informativa y no tendrá recurso alguno en vía administrativa. De no haberlo indicado y no disponer de dirección electrónica vial,

se tendrá por notificado en el transcurso de veinticuatro (24) horas después de dictada la resolución correspondiente.

ARTÍCULO 140.- Retiro parcial de puntos acumulados

El conductor no reincidente que acumule parcialmente los puntos permitidos, podrá descontar la mitad de los puntos asignados por cada infracción cometida, mediante el cumplimiento de horas en la prestación de trabajo comunitario y la realización de cursos de sensibilización y reeducación vial.

El Poder Ejecutivo reglamentará lo referente al trabajo comunitario y los cursos de sensibilización y reeducación vial, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 142 y 143 de la presente ley.

ARTÍCULO 141.- Suspensión de licencia por acumulación de la totalidad de puntos

La acumulación total de los puntos permitidos, afectará la validez de la licencia de conducir cualquiera que sea su clase y tipo.

El conductor cuya licencia hubiese perdido validez como consecuencia de la acumulación total de los puntos permitidos, no podrá reacreditarse para conducir hasta que haya transcurrido doce (12) meses. Este plazo se reducirá a seis (6) meses en el caso de que el conductor demuestre fehacientemente y por medios idóneos ante el Cosevi, que laboralmente depende de la conducción de vehículos automotores como modo de subsistencia.

Si el conductor reacreditado acumula por segunda vez la totalidad de los puntos permitidos, no podrá obtener una nueva licencia de conducción hasta que hayan transcurrido veinticuatro (24) meses, contado desde la firmeza de la sanción. Este plazo será de treinta y seis meses (36) tras una tercera infracción y siguientes. Lo anterior, sin perjuicio de las sanciones conexas.

En caso de inhabilitación para conducir o suspensión de licencia por sentencia penal se ajustará a lo dispuesto por la autoridad jurisdiccional correspondiente.

La suspensión de licencia declarada en vía administrativa o judicial, se extenderá a cualquier tipo de licencia de conducir que ostente el infractor.

ARTÍCULO 142.- Reacreditación de conductores

El conductor podrá reacreditarse para conducir en todos los casos anteriores, una vez que haya transcurrido el plazo de suspensión

correspondiente, o bien, una vez cumplidas las horas en la prestación del trabajo comunitario, previo acatamiento de los siguientes requisitos:

- a) Un curso de sensibilización y reeducación vial.
- b) Un programa de tratamiento de adicciones para el control de consumo de alcohol, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o drogas enervantes.
- c) Un programa especializado para el control de conductas violentas y tratamiento psicológico.

En cada caso, la actividad por cumplir así como su duración y su contenido, serán determinados por el Cosevi, de acuerdo con la conducta del infractor.

Los cursos y programas antes indicados deberán ser impartidos por entes autorizados por el Cosevi. Su contenido, duración y demás requisitos se determinarán reglamentariamente.

ARTÍCULO 143.- Medida alternativa a la suspensión de licencia declarada en vía administrativa

El conductor no reincidente, cuya licencia hubiese perdido validez como consecuencia de la acumulación total de los puntos permitidos, podrá obtenerla antes del vencimiento del plazo de la suspensión, previo cumplimiento de horas en la prestación de trabajo comunitario.

El Poder Ejecutivo establecerá reglamentariamente las instituciones u organizaciones que podrán acreditar las horas laboradas, la cantidad de horas requeridas según la conducta y los mecanismos para regular el cumplimiento y demás condiciones asociadas a la aplicación de la medida.

ARTÍCULO 144.- Obligatoriedad del Cosevi

El Cosevi adoptará las medidas oportunas para facilitarles, a los titulares de licencias, el acceso inmediato a su saldo de puntos, mediante la existencia de un expediente electrónico por cada conductor autorizado para la operación de los vehículos automotores definidos en esta ley, en el que se contabilizarán los puntos de manera precisa y actualizada; sin perjuicio de las sanciones penales o civiles que puedan ser aplicables a las infracciones descritas en esta ley.

CAPÍTULO III SANCIONES ADMINISTRATIVAS

ARTÍCULO 145.- Multa categoría A

Se impondrá una multa de doscientos quince mil (215.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas en las siguientes condiciones de concentración de presencia de alcohol en sangre o aire espirado:
 - i. Igual a cero coma cincuenta (0,50) gramos por cada litro de sangre y hasta cero coma setenta y cinco (0,75) gramos para cada litro de sangre; o igual a cero coma veinticinco (0,25) miligramos y hasta cero coma treinta y ocho (0,38) miligramos en aire aspirado; en ambos supuestos para cualquier tipo de conductor.
 - ii. Igual a cero coma veinte (0,20) hasta cero coma cincuenta (0,50) gramos de alcohol por cada litro de sangre; o de cero coma diez (0,10) miligramos hasta cero coma veinticinco (0,25) miligramos por cada litro de sangre en aire aspirado; en ambos supuestos para conductores profesionales y para aquellos conductores con licencia de conducir emitida por primera vez dentro de un plazo menor a tres (3) años.
- b) Circular en cualquier vía pública a una velocidad superior a los ciento veinte (120) kilómetros por hora, siempre que no se trate de competencias de velocidad ilegales denominadas piques.
- c) Conducir con licencia que haya sido suspendida por infracciones a la presente ley.
- d) Adelantar en curvas, intersecciones, cruces de ferrocarril, puentes, túneles, pasos a desnivel, por el espaldón, por el costado derecho.
- e) Invadir el carril adjunto que se encuentre separado por una línea de barrera de trazo continuo, a excepción de lo establecido en el artículo 102.
- f) Infringir las prohibición de giro en U y giro a la izquierda en lugares donde haya conjuntamente señalamiento verticalmente y horizontal.

ARTÍCULO 146.- Multa categoría B

Se impondrá una multa de ciento cuarenta y cinco mil (145.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Al conductor que no utilice el casco de seguridad en vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV.

- b) Permitir al acompañante viajar sin utilizar el casco de seguridad debidamente ajustado en vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV.
- c) Al conductor que permita que los menores de edad con una estatura menor de 1.45 metros no utilicen dispositivos especiales de seguridad.
- d) Conduzca sin nunca haber obtenido licencia o permiso temporal de aprendizaje o conduzca con permiso temporal sin el debido acompañante.
- e) Cuando el conductor de un vehículo de transporte de materiales peligrosos, viole las disposiciones del artículo 125 de la presente ley.
- f) Conducir un taxi que altere, no porte o no utilice el taxímetro exigido.
- g) Al conductor de vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV que permita que personas menores de cinco años de edad viajen como acompañantes en esos automotores según el inciso e) del artículo 119 de esta ley.
- h) Prestar cualquier modalidad de servicio de transporte público sin contar con las respectivas autorizaciones.
- i) Al conductor que arroje o permita que su acompañante arroje en una vía pública cualquier objeto que ponga en peligro la seguridad vial.
- j) Utilizar teléfonos móviles y cualquier otro medio o sistema de comunicación mientras transitan, salvo que el desarrollo de la comunicación se realice sin emplear las manos. Están exentas de esta disposición las autoridades de emergencia en el ejercicio de sus funciones.
- k) Irrespetar la señal de alto en una intersección.
- l) Irrespetar la señal de alto de la luz roja de un semáforo, excepto cuando vire a la derecha.
- m) Valerse, con un automotor no autorizado, de la prioridad de paso de los vehículos de emergencia para adelantar indebidamente.
- n) Conductor de motocicleta que adelante en medio de las filas de vehículos circulantes o detenidos, a una velocidad superior a treinta (30) km/h.
- o) Circular en las aceras.

ARTÍCULO 147.- Multa categoría C

Se impondrá una multa de setenta y dos mil (72.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Conducir un vehículo sin la ETV.
- b) Circular vehículos de carga pesada en las zonas urbanas y suburbanas no autorizadas por el MOPT.
- c) Circular con vehículos automotores en las playas, salvo en los casos permitidos por esta ley.
- d) Conducir un vehículo que no esté al día en el pago de los derechos de circulación o del seguro obligatorio de vehículos.
- e) Circular con vehículo sin placa, con solo una placa o que registralmente pertenezcan a otro vehículo, que sean alteradas o falsas.
- f) Salir de los puertos con exceso de carga.

- g) Conducir realizando actividades distintas de las que demanda la debida conducción de vehículos.
- h) Circular en vías públicas con vehículos automotores construidos o adaptados para competencias de velocidad.
- i) Circular sin los dispositivos reflectantes exigidos en esta ley.
- j) Al conductor del servicio de transporte público que cobre una tarifa más alta que la autorizada por el órgano competente.
- k) Al conductor que incumpla con los recorridos, paradas y horarios establecidos por el CTP para los vehículos de transporte público, salvo caso fortuito o fuerza mayor.
- l) Conducir vehículos de transporte público con exceso de pasajeros según la capacidad fijada por el CTP.
- m) Transportar pasajeros de pie o en las gradas en vehículos de servicio especial.
- n) Circular con vehículo sin luces reglamentarias encendidas, desde las cinco de la tarde hasta las seis de la mañana, o en ocasiones en que se dificulte la visibilidad.
- o) Estacionar en los espacios destinados para vehículos de personas con discapacidad en vía pública.

ARTÍCULO 148.- Multa categoría D

Se impondrá una multa de treinta y seis mil (36.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a) Circular a una velocidad superior al límite máximo o inferior al mínimo.
- b) Conducir un vehículo que tenga instalado algún dispositivo de detección de ondas de radar o cualquier otro equipo que permita burlar o anular los aparatos de vigilancia de la policía de tránsito.
- c) Irrespetar las señales de tránsito fijas, verticales u horizontales, siempre que no exista una sanción superior distinta.
- d) Circular a una velocidad superior a veinticinco (25) km/h al pasar frente a la entrada o salida de los 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.
- e) Irrespetar las prioridades de paso según lo establecido en el artículo 107 de esta ley.
- f) Incumplir las indicaciones señaladas en el artículo 108 de la presente ley.
- g) Incumpla las reglas sobre uso del carril central establecidas en el artículo 109 de la presente ley.
- h) Incumpla los requisitos de señalamiento de maniobra establecidas en el artículo 110 de la presente ley.
- i) Circular sin vestimenta retroreflectiva en vehículos tipo motocicleta, bicimoto o UTV.

- j)** Conducir un vehículo al que se le hayan alterado el motor o los sistemas de inyección, de carburación, o de control de emisiones, según lo establecido en su tarjeta de ETV.
- k)** Operar un taxi o servicio especial en demanda de pasajeros en zonas no autorizadas.
- l)** Estacionar en calzadas o aceras de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad vial, salvo que exista una razón justificada.
- m)** Estacionar a una distancia menor de cinco metros de hidrantes o de zonas de paso para peatones; a menos de diez metros de una intersección de las vías urbanas y a menos de veinticinco metros de una intersección de las vías no urbanas.
- n)** Estacionar frente a cualquier entrada o salida de planteles educativos, hospitales, clínicas, estaciones de bomberos, estacionamientos públicos o privados, garajes, locales o edificios donde se lleven a cabo espectáculos o actividades deportivas, religiosas, sociales u otros de interés público.
- o)** Emplear un vehículo para otros fines que no sean los manifestados en su certificado de propiedad o en una forma que contraríe su naturaleza.
- p)** Utilizar luces cuya potencia y proyección de luz hacia adelante, condiciones de reglaje, intensidad lumínica y número excedan el límite máximo establecido reglamentariamente.
- q)** Estacionar en lugares marcados con señales fijas que lo prohíban o demarcados con una franja amarilla, salvo que las señales limiten la prohibición a un horario específico.
- r)** Poner a circular vehículos en vías no autorizadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito
- s)** Conducir un vehículo sin parabrisas o que tenga colocado material opaco o cualquier otro que le obstruya la visibilidad.
- t)** Estacionar vehículos de carga sin las cuñas reglamentarias que exige la presente ley.
- u)** Conducir un vehículo cuyas características físicas inscribibles en el Registro Nacional hayan sido modificadas sin cumplir con el deber de informar el cambio de características del vehículo establecido en el artículo 13 de la presente ley.
- v)** No respetar el ceda.
- w)** Usar roncadores, muflas alteradas, dañadas y de escape libre.
- x)** Estacionar en la parte superior de una pendiente, en curva o en carriles de vías públicas.
- y)** Realizar trabajos en la vía pública sin la debida autorización, salvo casos de emergencia.
- z)** Circular en bicicleta en vías públicas cuya velocidad autorizada sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora.
- aa)** Circular un vehículo de transporte público con las puertas abiertas durante el recorrido o permitir subir o bajar pasajeros en carreteras de acceso restringido.

- bb)** Adelantar a otro vehículo que se haya detenido frente a una zona de paso para peatones.
- cc)** Conduzca con licencia no apta para el tipo y clase de vehículo conducido.
- dd)** Circular con licencia extranjera por más de tres meses luego de haber ingresado al país.
- ee)** Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad o cualquier otro dispositivo de seguridad instalado en el vehículo.
- ff)** Ingresar a una intersección, aun con la luz verde o derecho de vía, si debido al congestionamiento vial se obstruye la libre circulación de los demás usuarios.

ARTÍCULO 149.- Multa categoría E

Se impondrá una multa de quince mil (15.000) colones, sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:

- a)** Causar lesiones o daños a bienes en forma culposa, siempre que por la materia de la que se trate o por su gravedad, no le sea aplicable otra legislación.
- b)** Incumplir los requisitos establecidos en el artículo 114 de la presente ley.
- c)** Aprovechamiento de combustible al vehículo cuando se transporten pasajeros, en la modalidad de taxi, transporte público de ruta regular o servicio especial.
- d)** Poner en funcionamiento los altoparlantes del vehículo de las diecinueve horas del día a las siete horas del día siguiente, salvo permiso dado por el MOPT por intereses públicos.
- e)** Poner a funcionar los altoparlantes a cien (100) metros antes y cien (100) metros después de las clínicas y de los hospitales, así como de los centros de enseñanza e iglesias, cuando en estos lugares se estén desarrollando actividades.
- f)** Conducir un vehículo de tránsito lento a una distancia menor de cincuenta metros de otro vehículo de tránsito lento.
- g)** Detenerse sobre el señalamiento horizontal, excepto en la señal de alto donde la visibilidad sea insuficiente para realizar la maniobra de avance.
- h)** Conducir un vehículo de transporte público sin la rotulación exigida por la presente ley.
- i)** Circular sin los documentos registrales exigidos en el artículo 4 de la presente ley.
- j)** Sujetarse de otro vehículo en marcha en vías públicas.
- k)** Infringir las normas de adelantamiento siempre que no exista una sanción superior distinta o impedir que otro vehículo lo adelante.
- l)** No ceder el paso a peatones en los sitios que el señalamiento vial así lo indique.

- m) Conducir con las placas reglamentarias en un sitio distinto al destinado para estas.
- n) Enseñar a conducir bicicletas en vías públicas cuya velocidad autorizada sea superior a cuarenta (40) kilómetros por hora.
- o) Conducir con licencia vencida.
- p) Circular con bicicleta en las aceras.
- q) Circular en las vías públicas con patinetas, patines y otros no autorizados.
- r) Conducir sin los implementos de seguridad en carretera exigidos en la presente ley.
- s) Evadir el pago de las tasas de peaje en las estaciones respectivas o no presentar el comprobante de pago, cuando la autoridad de tránsito lo solicite.
- t) Infringir las disposiciones relativas a la restricción vehicular.
- u) Utilizar la bocina y otros dispositivos sonoros para apresurar al conductor del vehículo precedente.
- v) Utilizar la bocina a una distancia menor de cien (100) metros de hospitales, clínicas, iglesias y centros de enseñanza, siempre que en estos últimos se estén desarrollando actividades.
- w) Utilizar de forma abusiva otras señales sonoras sin causa justificada.
- x) Causar congestión vial al reducir la velocidad para observar un accidente o cualquier otro evento.

ARTÍCULO 150.- Actualización anual del monto de las multas

Para actualizar el monto de las multas establecidas en la presente ley, se utilizará como referencia el índice de precios al consumidor (IPC) interanual calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) al 30 de junio de cada año. La variación anual en ningún caso será superior al catorce por ciento (14%). Este monto regirá para todas las multas del año calendario siguiente.

El Consejo Superior del Poder Judicial emitirá y publicará la tabla correspondiente con el monto de las multas que regirá para el año calendario siguiente.

**CAPÍTULO IV
REGISTRO DE CONDUCTORES Y PROPIETARIOS,
SANCIONES Y MULTAS RESPECTIVAS**

**SECCIÓN I
CONFORMACIÓN DEL REGISTRO DE
CONDUCTORES Y PROPIETARIOS**

ARTÍCULO 151.- Obligatoriedad de actualizar el registro de conductores y propietarios de vehículo para efecto de notificación de infracciones

Con el objeto de constituir la base de datos de la dirección electrónica vial (DEV), mediante la cual, le serán notificados a los infractores de esta ley todo aquello que se relacione con sus asuntos de tránsito y sus vehículos, los conductores y propietarios de vehículos deberán actualizar sus datos en las oficinas del Cosevi, sucursales o por los medios que se pongan a disposición para estos efectos, cada vez que se realice un trámite.

Las personas jurídicas deberán aportar el documento de personería jurídica al día, indicando en las calidades y domicilio de notificación de su representante legal. Estarán obligadas a reportar cualquier cambio o modificación en sus condiciones o capacidades presentadas ante el Registro Nacional.

En caso de incumplimiento por parte del conductor o propietario registral, el Cosevi le notificará en la DEV que se encuentre en su base de datos.

**SECCIÓN II
RETIRO DE CIRCULACIÓN, INMOVILIZACIÓN POR RETIRO DE PLACAS
DE MATRÍCULA Y DEVOLUCIÓN DE VEHÍCULOS**

ARTÍCULO 152.- Retiro temporal del vehículo

El oficial procederá al retiro temporal de un vehículo, para ser trasladado a un depósito autorizado, en los siguientes casos:

- a) Cuando el conductor así lo solicite.
- b) Cuando el conductor incurra en la conducta tipificada en el artículo 254 bis de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970 y sus reformas, Código Penal.
- c) Por conducción categoría A, según lo establecido en los incisos a) y b) del artículo 145 de la presente ley.
- d) Cuando el vehículo sea conducido por vía pública sin estar inscrito en el Registro Nacional, salvo las excepciones establecidas por esta ley o en el reglamento que lo faculte.

- e) Cuando el vehículo sea conducido por quien tenga la licencia suspendida, cualquiera que sea el tipo, o por quien no haya obtenido la licencia de conducir o el permiso temporal de aprendizaje. Para tales efectos, deberá considerarse lo establecido en el artículo 154 de esta ley.
- f) En el caso de los conductores extranjeros se procederá después de tres meses de haber ingresado al país, sin haber obtenido la licencia en Costa Rica, salvo lo dispuesto para conductores de transporte público o para conductores en lo que respecta a la homologación de su licencia.
- g) Cuando el vehículo obstruya vías públicas, tránsito de vehículos y personas, aceras, o permanezca estacionado frente a paradas de servicio público, rampas o estacionamiento para personas con discapacidad, hidrantes, salidas o entradas de emergencia, entradas a garajes y a estacionamientos públicos y privados, sin tener la respectiva identificación. Sin perjuicio de lo que se establece en el artículo 154 de la presente ley, el retiro de la circulación de los vehículos, ante las anteriores circunstancias, procederá solo si el conductor no está presente o cuando este se niegue a movilizarlo. Excepto que se trate de vehículos de emergencia en el ejercicio de sus cargos.
- h) Cuando el conductor este físicamente incapacitado para conducir.
- i) Cuando las condiciones mecánicas del vehículo le impidan circular, salvo que el conductor o el propietario de este contrate los servicios privados de acarreo.
- j) Cuando el conductor incurra en la conducta sancionada en el inciso l) del artículo 147 de la presente ley.
- k) Cuando el conductor irrespete las disposiciones señaladas en el artículo 116 de la presente ley.
- l) Cuando el vehículo circule sin las placas de matrícula reglamentarias, o estas no se encuentren en el lugar designado para ellas o con otras que no correspondan al vehículo.
- m) Cuando se causen lesiones de gravedad, muerte de personas o daños considerables a la propiedad de terceros.
- n) Cuando se circule en bicicleta por vías terrestres donde la velocidad permitida sea igual o mayor a ochenta (80) kilómetros por hora.
- o) Cuando el vehículo circule sin las luces en funcionamiento en los horarios y circunstancias establecidos en esta ley.
- p) Cuando el vehículo fuera abandonado en la vía pública de forma definitiva.

ARTÍCULO 153.- Inmovilización del vehículo por retiro de placas

El retiro de las placas de matrícula por la autoridad de tránsito significará la inmovilización del vehículo, y serán devueltas por la autoridad correspondiente. Cuando se trate de placas retenidas por accidente de tránsito y se encuentren a la orden del Juzgado de Tránsito o del Ministerio Público, se requerirá previamente un oficio de autorización de devolución por escrito, dirigido a la Dirección General de Policía de Tránsito y suscrito por el despacho que conoce de la causa.

El retiro de placas se efectuará en los siguientes casos:

- a) Cuando no se hayan pagado los correspondientes derechos de circulación o el seguro obligatorio de vehículos automotores, en contravención de lo dispuesto en los artículos 57 y 61 de esta ley.
- b) Cuando no cuente con el ETV, conforme lo exige el artículo 30 de esta ley, o circule excediendo los límites de ruido, gases o humo.
- c) Cuando el vehículo sea conducido por quien tenga la licencia suspendida.
- d) Cuando la unidad de transporte público opere sin estar acondicionada de conformidad con los requisitos de accesibilidad, incluida la rampa o plataforma así como el ancho de las medidas de las puertas de acceso.

ARTÍCULO 154.- Recuperación de vehículos

Cuando proceda el retiro de circulación de un vehículo, este será llevado a los lugares destinados para tales efectos. Los vehículos retirados de circulación, así como las placas decomisadas, serán devueltos únicamente por la Dirección General de la Policía de Tránsito, cuando se hayan pagado las multas de tránsito declaradas en firme aplicadas al momento del retiro del automotor, las que se encuentren pendientes de pago y los costos establecidos vía reglamento por el acarreo y custodia del vehículo en el depósito; salvo que haya mediado apelación y los cargos hayan sido desvirtuados.

La Unidad de Impugnaciones correspondiente autorizará la devolución del vehículo que haya sido inmovilizado o retirado de circulación cuando haya mediado una impugnación formal en contra de la determinación o si esta ha adquirido firmeza. Para autorizar la devolución, se procederá de la siguiente manera:

- a) Se ordenará la devolución del vehículo o de sus placas únicamente si la causa que originó la imposición de la medida no se produjo o fue subsanada.
- b) En los supuestos en que la subsanación solo sea posible con el retiro del vehículo, se podrá disponer el depósito administrativo del vehículo por un plazo prudencial no mayor a tres (3) meses para que se ponga a derecho, con la advertencia de que el vehículo no puede circular, so pena de seguirse causa por el delito previsto en la legislación vigente. De no subsanarse la causa en el plazo descrito, se dejará sin efecto el depósito y el vehículo quedará sometido a inmovilización.
- c) Si el motivo del retiro del vehículo fue conducción categoría A de conformidad con el artículo 145 de la presente ley o incumplimiento de las reglas de estacionamiento; el afectado podrá solicitar la devolución del vehículo, siempre que el supuesto infractor no se encuentre en proceso judicial o administrativo por esa causa.

- d)** Si existe una resolución positiva en firme de la impugnación de la boleta, de acuerdo con el procedimiento definido en esta ley.
- e)** Si el retiro de circulación se debe al irrespeto de las normas para conducir un vehículo que transporte materiales peligrosos; circular en las vías públicas con un vehículo construido o adaptado para competencias de velocidad; o por producir ruido o exceder los límites en cuanto a emisiones de gases, humo o partículas contaminantes establecidos en los artículos 38 y 39 de esta ley, siempre que el infractor acepte los hechos que motivaron el levantamiento de la boleta de citación y se compruebe que ha cesado la causa que originó la sanción.
- f)** Se ordenará la devolución de las placas por dicha Unidad y se suspenderá temporalmente la medida cautelar decretada si media el recurso respectivo.
- g)** Si el retiro de circulación se debe a la concurrencia de lesiones de gravedad, muerte o daños considerables a la propiedad de terceros, de conformidad con el inciso m) del artículo 152 de la presente ley, o bien por accidente de tránsito, el conocimiento del asunto será de competencia de las autoridades judiciales, quienes ordenarán la práctica de las diligencias necesarias para la investigación y, de ser conveniente, dispondrán del depósito judicial del vehículo, para los efectos de lo dispuesto en el artículo 203 de esta ley.
- d)** Cuando se trate de vehículos detenidos por la comisión de delitos de Homicidio Culposo o Lesiones Culposas por Conducción Temeraria de acuerdo con el artículo 254 bis de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970 y sus reformas, Código Penal, serán remitidos a la orden de las autoridades del Poder Judicial en las instalaciones que al efecto se destinen. Para su devolución, se requerirán los trámites correspondientes de los artículos 7 y 199 de esta ley.

El Juzgado de Tránsito o el Ministerio Público, para proceder con la devolución de un vehículo detenido por causas de accidente de tránsito o la comisión de delito, requerirá un oficio de autorización de devolución por escrito dirigido a la Dirección General de la Policía de Tránsito y suscrito por el despacho que conoce de la causa.

La entrega de las bicicletas retiradas de la circulación solo se hará una vez cancelada la respectiva infracción y con la presentación de documentos que acrediten al gestionante como propietario. Dicha cancelación solo procederá cuando la infracción haya sido declarada en firme. En el caso de las personas menores de edad, deben ser acompañados por sus padres o tutores.

Se faculta al MOPT conforme a lo dispuesto en la Ley de Contratación Administrativa N° 7494 y su reformas, contratar los servicios de acarreo de vehículos y los inmuebles para el depósito y custodia de los vehículos detenidos.

ARTÍCULO 155.- Reclamo por daños

Cuando un vehículo sea retirado de circulación deberá extenderse al propietario un recibo en que consten las condiciones en que se recibe el vehículo, en donde además se indicarán los accesorios y extras del mismo.

El período para reclamos por daños sufridos será de veintidós (22) días hábiles a partir de su devolución. En ese mismo plazo caduca el derecho para reclamar su valor, en caso de que el vehículo no pueda ser devuelto. Este plazo comienza a correr a partir del momento en que su propietario tenga conocimiento de esa circunstancia.

ARTÍCULO 156.- Responsabilidad por vehículos detenidos

No podrá darse uso alguno a los vehículos detenidos. La autoridad competente será responsable de los daños que se les produzcan a los vehículos mientras se encuentren en su poder.

ARTÍCULO 157.- Disposición de vehículos no reclamados

Cuando no se gestione la devolución de un vehículo o de la chatarra del mismo, que se encuentre a la orden de la autoridad judicial o administrativa, transcurridos tres (3) meses siguientes a la firmeza de la determinación que produce cosa juzgada o agota la vía administrativa, según corresponda, se procederá de la siguiente manera:

- a)** Estos podrán ser objeto de donación o bien de remate.
- b)** La autoridad competente ordenará la publicación de un edicto en el diario oficial La Gaceta, en el que otorgará quince (15) días hábiles para que los interesados puedan hacer valer su derecho.
- c)** Cuando sobre los vehículos que sean objeto de donación o remate consten gravámenes prendarios registrados, la autoridad deberá notificar al acreedor o acreedores, conforme la información que conste en el Registro Nacional, con el fin de que hagan valer sus derechos en un plazo no mayor a quince (15) días hábiles, de acuerdo con el procedimiento que se formule.
- d)** De no apersonarse ningún interesado, la autoridad competente procederá a entregar el vehículo o la chatarra en donación a alguna organización de bienestar social, a escuelas o colegios públicos, o al Ministerio de Seguridad Pública, o al Instituto Nacional de Aprendizaje (INA). Para tal efecto, la autoridad administrativa aplicará el trámite establecido para dar de baja bienes del Estado, según lo normado por la Ley N° 8131, de 16 de octubre de 2001, Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos y la normativa complementaria. A su vez la autoridad judicial procederá según lo establecido en la Ley N° 6106, de 7 de noviembre de 1977 y sus reformas, Ley de Bienes Caídos en Comiso, y

el Reglamento de la Ley de Distribución de Bienes Confiscados o Decomisados, decreto ejecutivo N.º 26132-H, de 09 de julio de 1997.

e) Si cumplido el anterior trámite no se apersona ninguna institución u organización interesada en los vehículos o en la chatarra de los mismos, la autoridad competente podrá disponer de ellos, acudiendo al procedimiento de remate establecido en los artículos 49 y siguientes de la Ley N.º 7494, de 2 de mayo de 1995 y sus reformas, Ley de Contratación Administrativa, así como los numerales 101 y siguientes del reglamento a dicha ley.

f) La autoridad competente podrá acudir directamente al procedimiento de remate establecido en el numeral precedente, cuando se trate de vehículos que se encuentren aptos para la circulación, siendo la base del remate el avalúo correspondiente levantado de acuerdo con los procedimientos establecidos en la normativa descrita.

g) De procederse a la vía del remate, en el anuncio respectivo deberán consignarse expresamente los gravámenes y anotaciones que pesen sobre el bien. Concluido el procedimiento de remate establecido en la normativa antes mencionada, al adjudicatario se le pondrá en posesión del bien por medio de la autoridad administrativa designada al efecto.

h) De existir inscripciones o anotaciones relativas a créditos, con el producto del remate se procederán a pagar los mismos.

i) En la resolución o acuerdo en que se apruebe el remate, se ordenará cancelar las inscripciones o anotaciones relativas a los créditos satisfechos una vez satisfechos, la que se tramitará ante el Registro Nacional.

j) Si algún acreedor no se presenta al remate y el mismo se ha celebrado soportando su gravamen, se reservará lo que le corresponda.

El depósito de las placas metálicas, cuando proceda, se realizará conjuntamente con la resolución de desinscripción del vehículo y deberán ser remitidos por la autoridad correspondiente a la oficina encargada del Registro Nacional.

El Juzgado dará traslado al Registro Nacional para que se proceda con el levantamiento de las anotaciones o gravámenes que pesen sobre el vehículo o la chatarra de vehículo. Se darán por canceladas también las multas de tránsito por infracciones.

ARTÍCULO 158.- Prioridad de obligaciones

En todo remate de vehículos, se seguirá el siguiente orden de prioridad de pago:

a) Los gravámenes prendarios y los originados en esta ley, según el grado que corresponda, en estricto orden cronológico.

- b) El gravamen que resulte por lesiones a personas y daños a bienes, de conformidad con los artículos 184, 201 y 202 de esta ley.
- c) Multas impuestas.

SECCIÓN III PÉRDIDA TOTAL

ARTÍCULO 159.- Declaratoria de pérdida total

Cuando un vehículo sea declarado con pérdida total, será obligación de la respectiva entidad aseguradora informar al Registro Nacional. Esta deberá ordenar la desinscripción del vehículo, sin posibilidad de reinscripción.

Es obligación de los propietarios de vehículos declarados con pérdida total realizar la devolución de las placas dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la desinscripción o anotación, de conformidad con el párrafo primero de este artículo.

El oficial de tránsito que conozca la situación deberá retirarle las placas, las cuales remitirá a la unidad de placas de la Dirección General de Tránsito, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles.

El Registro Nacional dispondrá de un medio de consulta electrónico para brindar publicidad registral sobre las placas de vehículos que han sido declarados pérdida total.

CAPÍTULO V CONOCIMIENTO DE MULTAS Y ACCIDENTES

SECCIÓN I INFRACCIONES SANCIONADAS CON MULTAS Y OTRAS SANCIONES CONEXAS REGISTRADAS POR MEDIOS CONVENCIONALES

ARTÍCULO 160.- Boleta de citación

El inspector de tránsito deberá confeccionar una boleta de citación en el caso de las infracciones sancionadas con multa fija y las que conlleven el retiro de la circulación del vehículo o su inmovilización.

Cuando existan testigos se consignarán los datos relativos a ellos, estando obligados a suministrar la información que se les solicite. De rehusarse alguno a brindar sus datos de identificación, el oficial deberá denunciarlo al juez contravencional, para que sea juzgado según la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970 y sus reformas, Código Penal.

ARTÍCULO 161.- Firma de la Boleta y Notificación Automática

La firma del presunto infractor será prueba de la notificación. Si aquel no puede o se niega a firmar la boleta, el inspector dejará constancia de esta situación en la misma y la constancia del inspector de esta situación se tendrá como declaración jurada del acto.

SECCIÓN II
INFRACCIONES SANCIONADAS CON MULTAS Y OTRAS SANCIONES
CONEXAS REGISTRADAS POR MEDIO DE SISTEMAS
DE CONTROL AUTOMATIZADO

ARTÍCULO 162.- Equipos de registro y detección de infracciones por medio de sistemas de control automatizado

En las vías públicas que determine el MOPT y se encuentren debidamente señaladas con cien (100) metros de antelación, podrán utilizarse equipos de registro y detección de infracciones a esta ley. El Cosevi tramitará la infracción registrada, tras cerciorarse que la prueba se obtuvo en apego al reglamento respectivo.

Los equipos de registro de infracciones podrán consistir en fotografías u otras formas de reproducción de la imagen y el sonido, que se constituyan como medios aptos para comprobar la falta.

El MOPT adoptará medidas tendientes a asegurar el respeto y la protección de la intimidad del conductor. Mediante reglamento se establecerán los estándares técnicos que dichos equipos deben cumplir, así como las medidas de confiabilidad y certeza del sistema. Además, las condiciones en que han de ser usados, así como quiénes serán los encargados de operarlos, para que las imágenes u otros elementos de prueba que de ellos se obtengan, puedan servir de base para denunciar las infracciones contra la presente ley.

ARTÍCULO 163.- Confección de boletas por infracciones detectadas por medios electrónicos

Se podrán confeccionar boletas impersonales mediante el sistema establecido en el artículo 162 de esta ley, aún cuando el infractor no esté presente el propietario registral del vehículo será responsable de cancelar todas las multas, que graven al mismo por la comisión de infracciones a esta ley. Para los efectos de impugnación, el propietario tendrá derecho a apersonarse dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la comunicación de la boleta.

El Cosevi notificará las infracciones a los propietarios registrales de los vehículos, según lo establecido en el artículo 84 de esta ley. La comunicación

deberá acompañarse de los documentos que comprueben la comisión de la infracción.

SECCIÓN III

ANOTACIÓN, PROCEDIMIENTO DE IMPUGNACIÓN Y FIRMEZA DE LAS BOLETAS DE INFRACCIÓN EN GENERAL

ARTÍCULO 164.- Anotación provisional de boletas de citación

La boleta de citación, debidamente levantada, será trasladada al Cosevi para su anotación provisional en el asiento de la licencia de conducir del infractor. Dicha anotación se consignará, de manera definitiva, cuando el supuesto infractor no haya interpuesto recurso alguno dentro del plazo establecido por el artículo 165 de esta ley, o este haya sido desestimado en la vía administrativa.

ARTÍCULO 165.- Impugnación de boletas de citación

El supuesto infractor podrá recurrir ante la Unidad de Impugnaciones de Boletas de Citación del Cosevi o ante los funcionarios acreditados por dicha Unidad o en las delegaciones de la Policía de Tránsito que corresponda, de acuerdo con la competencia territorial en que se levantó la boleta de citación, dentro del plazo improrrogable de diez (10) días hábiles, contado a partir del día siguiente de la confección de la boleta. La impugnación podrá presentarse utilizando medios electrónicos como el fax o el correo electrónico, de acuerdo con los lineamientos que se fijarán reglamentariamente.

Para tal efecto, el oficial de tránsito deberá indicar, obligatoriamente, en la boleta al supuesto infractor, en qué lugar puede presentar su recurso.

El supuesto infractor deberá indicar en su recurso, los motivos de este, así como la prueba de descargo que estime oportuna.

La impugnación de boletas confeccionadas a personas menores de edad, puede ser presentada por ellos mismos, por sus padres o representantes legales.

La impugnación presentada en forma extemporánea, se rechazará ad portas sin dictado de resolución alguna.

ARTÍCULO 166.- Trámite de la impugnación

Recibido el recurso por la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación del Cosevi, solicitará la documentación original y procederá a levantar la información sumaria correspondiente.

En caso de no haber ofrecido prueba testimonial que evacuar o si se trata de asuntos de naturaleza documental, se resolverá de acuerdo con los elementos

disponibles, en un plazo no mayor a dos (2) meses contados a partir del día siguiente de la presentación de la apelación.

De haberse ofrecido prueba testimonial, pericial o documental, se señalará audiencia para su evacuación dentro del plazo de diez (10) días hábiles, una vez que se encuentre listo el expediente para ser resuelto. La misma no podrá ser realizada más allá de los seis (6) meses de la fecha de recibo del recurso. A la audiencia deberá ser convocado el oficial de tránsito que confeccionó la boleta de citación y estará obligado a asistir.

La prueba superabundante o impertinente deberá ser rechazada mediante resolución razonada y será comunicada, al interesado, en el lugar señalado para oír notificaciones.

Para el desarrollo de la audiencia se aplicarán los procedimientos establecidos en la Ley N° 6227, de 2 de mayo de 1978 y sus reformas, Ley General de la Administración Pública, Ley N° 8508, de 28 de abril de 2006, Código Procesal Contencioso-Administrativo, la presente ley y la Ley N° 7594, de 10 de abril de 1996, el Código Procesal Penal, en lo conducente a materia de contravenciones.

La resolución de fondo del asunto podrá ser dictada de manera verbal siempre y cuando se dicte en un plazo no mayor a las veinticuatro horas después de concluida la audiencia. En caso contrario deberá ser dictada por escrito en un plazo no mayor a los diez días hábiles. Lo resuelto por la unidad de impugnación de boletas de citación del Cosevi, pondrá fin al procedimiento administrativo y se ejecutará de inmediato.

ARTÍCULO 167.- Firmeza de la Boleta

Si el infractor no impugna la boleta, la multa y las sanciones conexas que de ella dependan quedarán firmes y se procederá a su anotación definitiva en el asiento de la licencia de conducir; asimismo, se efectuará la cancelación de la acreditación según corresponda.

De igual manera, se comunicará al ente recaudador del seguro obligatorio de vehículos autorizado por ley, el número de placa del vehículo, así como el monto de la multa, el número de boleta de citación y los artículos infringidos, sin perjuicio de las acciones cobratorias que pueda efectuar el Cosevi.

Las multas impuestas se levantarán una vez que hayan sido canceladas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 195 de esta ley; en caso de haberse dispuesto una suspensión definitiva, esta se levantará una vez que venza el plazo por el cual fue establecida; para los efectos, dicho plazo comienza a correr a partir de la fecha de la boleta de citación.

Dentro del plazo de un mes contado a partir de la firmeza de la infracción, se podrá cancelar la multa impuesta menos un treinta por ciento, excluyendo de tal excepción las infracciones contenidas en el artículo 145 de esta ley.

ARTÍCULO 168.- Retiro de la licencia de conducir

Al confeccionar una boleta de citación por infracción a lo establecido en esta ley y de comprobarse que la infracción cometida conlleva la acumulación del total de los puntos permitidos y la consecuente suspensión de licencia de conducir, el inspector de tránsito procederá, de inmediato, a retirar la licencia y deberá remitirla al Departamento de Licencias de la Dirección de Educación Vial, para su custodia.

El retiro cautelar de la licencia surtirá los efectos de la notificación de la suspensión provisional de la licencia por medio de la boleta de citación hasta tanto la boleta de citación adquiera su firmeza o se revoque la decisión.

El supuesto infractor podrá recurrir la boleta de citación, según lo establecido en el artículo 166 de esta ley. Si el recurso se declara con lugar, se ordenará la devolución de la licencia, siempre que no se encuentre vencida. En caso contrario, la infracción y la sanción conexas quedarán firmes.

La Dirección General de Educación Vial queda facultada para que destruya las licencias que tenga bajo su custodia y se encuentren vencidas.

SECCIÓN IV INFRACCIONES CUANDO SE PRODUZCA UN ACCIDENTE

ARTÍCULO 169.- Competencia

Corresponderá a los juzgados de tránsito el conocimiento de las infracciones por colisión establecidas en esta ley, salvo aquellas a las que se refiere capítulo IV, registro de conductores y propietarios, sanciones y multas respectivas, sección III Pérdida Total.

En los lugares donde no exista juzgado de tránsito, el conocimiento de dichas infracciones corresponderá al juzgado contravencional.

Las apelaciones de sentencias de primera instancia de los juzgados que conozcan la materia de colisiones de tránsito serán resueltas por el juez penal del procedimiento preparatorio que por competencia territorial le corresponda. Lo resuelto por el juez, en esa instancia, no tendrá recurso alguno.

La Corte Suprema de Justicia fijará la competencia territorial de los juzgados de tránsito y su ubicación.

ARTÍCULO 170.- Accidente de tránsito, primeras diligencias

Cuando se produzca un accidente de tránsito en el que exclusivamente medien daños materiales, las partes de mutuo acuerdo o mediante las entidades aseguradoras podrán convenir en la reparación de los mismos. Con el fin de respaldar sus gestiones, podrán tomar fotografías o grabar videos mediante cualquier instrumento tecnológico que permita fijar la escena del accidente.

Si ninguna de las partes acepta ser responsable de los hechos acontecidos y, en consecuencia, se requiera la intervención de la Policía de Tránsito, el inspector apersonado levantará el parte oficial de tránsito, con toda la información que se requiera en él. En el caso de las boletas de citación, como prueba de que la notificación se ha efectuado valdrá la firma del infractor, pero si este no puede o se niega a firmar la boleta, la constancia del inspector de esta situación se tendrá como prueba de la notificación.

En casos de accidentes de tránsito por colisión en que no se presente el inspector a la escena, no se tramite ante él la denuncia respectiva o no esté presente alguno de los intervinientes, la parte afectada podrá acudir ante el juzgado civil de la jurisdicción correspondiente, para deducir su pretensión en contra del propietario responsable, de conformidad con el artículo 7 de esta ley.

ARTÍCULO 171.- Partes del proceso de tránsito

Los conductores de los vehículos involucrados en un accidente se tienen como imputados para efectos de iniciar el proceso correspondiente; sin perjuicio de incorporar al mismo y en igual condición a cualquier otra persona involucrada.

ARTÍCULO 172.- Remisión de documentos

La información levantada en el parte oficial de tránsito junto con el plano y los originales de las boletas de citación serán remitidos inmediatamente al juzgado correspondiente. Además, se deberá enviar una copia al Cosevi, por los medios disponibles.

ARTÍCULO 173.- Anotación judicial

Una vez recibida la información, conjuntamente con las boletas, el juzgado lo comunicará de inmediato, directamente o utilizando los medios informáticos o electrónicos disponibles al Registro Nacional para que se proceda a anotar el gravamen sobre los vehículos.

ARTÍCULO 174.- Notificación al propietario

En caso de que la infracción imputada haya sido cometida por un tercero, el juzgado notificará al propietario del vehículo su derecho a constituirse en parte. La notificación se realizará en la DEV o por medio de un edicto, que se publicará una

vez en el Boletín Judicial y en un diario de circulación nacional. En ambos casos, el propietario del vehículo deberá apersonarse dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación o publicación.

En los casos que intervengan vehículos oficiales, el juzgado notificará al encargado de la unidad administrativa responsable de los mismos, quien para esos efectos actuará en defensa y representación de los intereses de la institución.

Las publicaciones contendrán, necesariamente, el nombre del propietario registral, su número de cédula, el número de placa del vehículo y el del chasis.

ARTÍCULO 175.- Comparecencia del imputado

En el plazo de diez (10) días hábiles, contado a partir del recibo de la boleta de citación, el imputado deberá comparecer ante el juzgado competente, para manifestar si acepta o no los cargos, o si se abstiene de declarar.

Si, por cualquier razón, alguno de los imputados no ha sido citado y notificado por medio de la boleta respectiva, el juzgado lo hará por medio de una cédula de citación, la cual deberá ser entregada personalmente o en su casa de habitación. Esta cédula de citación irá acompañada de una copia de la información levantada y surtirá los efectos previstos en el artículo 186 de esta ley, en caso de que el imputado no comparezca.

ARTÍCULO 176.- Advertencias legales

En el acto de comparecencia, so pena de nulidad absoluta, se le advertirá al imputado sobre su derecho a defenderse en forma personal o por medio de un abogado, y sobre su derecho de abstenerse de declarar.

Asimismo, se le advertirá que debe señalar un medio o lugar para atender las notificaciones, dentro del perímetro judicial correspondiente, bajo el apercibimiento de que, si el lugar o el medio señalado no es habido por impreciso o inexacto, si no existiera o hubiera negativa a recibir las notificaciones, o no se presenta a atender la diligencia para la cual se le está convocando, todos los actos que se realicen, incluida la audiencia oral, así como las resoluciones que se dicten derivadas de ello, se tendrán por bien realizadas y notificadas, en el transcurso de veinticuatro (24) horas, salvo que se trate de incumplimiento o ausencia por justa causa. Se procederá conforme a lo establecido por la Ley N° 8617, de 4 de diciembre de 2008, Ley de Notificaciones Judiciales, Citaciones y Otras Comunicaciones Judiciales.

ARTÍCULO 177.- Fuero diplomático y miembros de los Supremos Poderes

Si alguno de los imputados se encuentra protegido por el fuero diplomático, el juzgador se abstendrá de emitir criterio, de conformidad con la normativa que

los rige, y lo podrá continuar contra los restantes involucrados. En el caso de los miembros de los Supremos Poderes, regirán las normas de la Ley N° 7594, de 4 de junio de 1996, y sus reformas, Código Procesal Penal.

ARTÍCULO 178.- Imputados personas menores de edad

Si alguno de los imputados es menor de dieciocho (18) años, el juzgado remitirá el testimonio de piezas al juzgado penal juvenil, antes de que transcurran seis (6) meses de la fecha consignada en la boleta, y continuará con el procedimiento respecto de quienes sean penalmente imputables. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad civil objetiva directa del propietario del o los vehículos involucrados, de conformidad con el artículo 200 de esta ley.

ARTÍCULO 179.- Procedimiento especial para personas menores de edad

La multa impuesta a una persona menor de edad que no sea debidamente impugnada quedará en firme. Al efecto deberán registrarse de manera diferenciada las infracciones confeccionadas a menores de edad.

En caso de apelación de la boleta, los miembros de la Unidad de Impugnación de Boletas de Citación del Cosevi conocerán de las infracciones apeladas por la persona menor de edad o su representante y aplicarán, para tal efecto, los procedimientos para el conocimiento de las infracciones, de acuerdo con los artículos 165 y 166, y siguientes de esta ley. En todo caso, deberán advertir a la persona menor sobre su derecho de contar con un abogado; si la persona menor de edad o su representante renuncian a este derecho esto se hará constar.

Cuando un infractor menor de edad rechace las medidas alternativas dictadas, se procederá al retiro de la licencia según lo establecido en el artículo 168 de esta ley.

Si la multa es cancelada por el interesado, la anotación de la infracción que la origina será eliminada. En caso contrario, se aplicarán todas las infracciones dentro del marco de la Ley Penal Juvenil, la cual podrá ejecutarse bajo la supervisión del Cosevi y los miembros del PANI.

La sanción administrativa será definida por el Cosevi en conjunto con el PANI. En ningún caso estas sanciones administrativas podrán superar el plazo de un (1) mes. Ninguna pena alternativa podrá exceder en tiempo la prescripción en materia penal juvenil. La Unidad de Impugnación de Boletas de Citación no tendrá competencia para modificar la sanción pecuniaria señalada en la boleta de citación correspondiente.

ARTÍCULO 180.- Conciliación o arreglo entre las partes

Si las partes concurren ante la autoridad judicial de tránsito con el fin de llegar a un arreglo, el juzgado atenderá la gestión. Esta podrá hacerse mediante escrito fundado, o mediante manifestación ante el juez, siempre que no afecte intereses de terceros, ni exista participación de vehículos del Estado, salvo que la misma se formalice por parte del representante de la institución pública involucrada.

Si en el arreglo que se plantea está de por medio la aplicación de pólizas, la entidad aseguradora deberá autorizarlo expresamente. Cumplidas las condiciones del arreglo, si existen, el juez procederá a pasar el expediente para el dictado de la sentencia de sobreseimiento y, en el mismo acto, ordenará el levantamiento de los gravámenes, si existen.

Si todas las partes comparecen a declarar y ofrecen medio o lugar para atender notificaciones, el juzgado señalará hora y fecha para la audiencia de conciliación; si esta no prospera, se pasará a fallo, conforme a lo dispuesto en el artículo 188 de esta ley. Si se ofreció prueba, se señalará audiencia de conciliación y recepción de prueba, de acuerdo con el artículo 193 de esta ley.

Solo procede la conciliación entre las partes procesales, respecto de asuntos de índole patrimonial.

En el momento de la comparecencia, el imputado podrá aceptar o rechazar los cargos, así como abstenerse de declarar; asimismo, en dicho acto podrá ofrecer su prueba de descargo, la cual también será de recibo, sin perjuicio de la prueba para mejor resolver que el tribunal acuerde recibir.

ARTÍCULO 181.- Señalamiento de audiencia y recepción de prueba

El juzgado fijará la hora y la fecha de la audiencia de conciliación, así como de la audiencia oral y pública. De no prosperar la conciliación, acto seguido se evacuará la prueba ofrecida por los imputados. También podrá evacuarse la prueba que se considere necesaria para el esclarecimiento de los hechos. En la resolución en que se cite a las partes para la audiencia, se les advertirá a los encartados y partes en general que en caso de no asistir a la misma por causa justificada, el juez podrá resolver el asunto de conformidad con los elementos que consten en el proceso, salvo que aplique lo dispuesto en el artículo 186 de esta ley. En dicha resolución, podrá rechazar, en forma razonada, la prueba que considere superabundante. Contra esta resolución únicamente cabrá recurso de revocatoria, el cual deberá interponerse dentro de los tres días posteriores.

ARTÍCULO 182.- Peritaje médico en caso de lesiones

En caso de que alguna persona haya sufrido lesiones como consecuencia del accidente, esta deberá someterse a un examen que practicará el

Departamento de Medicina Legal del Organismo de Investigación Judicial, el cual determinará la magnitud de la lesión. Si la persona se rehúsa a que se le practique dicho peritaje o manifiesta su desinterés en el trámite del proceso por lesiones, el juzgado prescindirá de esa prueba y continuará únicamente el proceso por los daños del accidente de tránsito.

ARTÍCULO 183.- No comparecencia de testigos

Si alguno de los testigos no puede comparecer el día y a la hora señalados para la audiencia, por motivos de fuerza mayor o caso fortuito, el juzgado señalará nueva hora y fecha para la recepción de ese testimonio, si, a su juicio, es imprescindible para resolver.

ARTÍCULO 184.- Derecho de defensa del imputado

Durante la audiencia, el imputado puede defenderse en forma personal o por medio de un abogado, pero este solo puede participar si se hace acompañar de su defendido o, en su defecto, si cuenta con un poder especial judicial otorgado al efecto. Igualmente, al imputado debe advertírsele sobre su derecho a abstenerse de declarar.

Si todos los imputados o alguno de ellos no se presenta a la audiencia convocada, el juez procederá a abrir la audiencia, si hay prueba que recabar; interrogará a las partes y testigos presentes junto con los abogados si los hay, y a continuación procederá a escuchar los alegatos finales, salvo lo dispuesto en el artículo 185 de esta ley.

ARTÍCULO 185.- Prueba para mejor resolver y cierre de audiencia

Salvo que se ordene prueba para mejor resolver, la cual deberá evacuarse dentro de los diez días posteriores a que se ordene su práctica, el juzgador cerrará la etapa de recepción de prueba y concederá a las partes un término prudencial para que emitan conclusiones e inmediatamente dará por terminada la audiencia y, fijará la hora para la lectura integral de la sentencia, dentro de las veinticuatro horas siguientes a la celebración del debate. No se admite en este caso la notificación de la sentencia en los medios o lugares señalados para los imputados ausentes y debidamente convocados.

ARTÍCULO 186.- Ausencia de prueba

Si el imputado no comparece dentro del plazo señalado, si rechaza los cargos, pero no ofrece prueba de descargo, o si los acepta, o si habiendo declarado y ofrecido medio para atender notificaciones, no se presenta a la audiencia de recepción de prueba, o no presenta la prueba ofrecida sin una causa justa, el juzgado resolverá con los elementos de juicio que consten en el expediente, sin perjuicio de su facultad de ordenar la recepción de la prueba que considere necesaria para mejor resolver.

ARTÍCULO 187.- Sentencia de tránsito de primera instancia

La sentencia podrá dictarse en forma de auto, el cual deberá ser razonado, bajo pena de nulidad absoluta. De oficio, el auto contendrá pronunciamiento sobre:

- a) La responsabilidad de los imputados y su absolutoria o condenatoria. En este último caso, se fijarán la pena o las penas que correspondan.
- b) El monto de la multa por las infracciones contra las disposiciones de la presente ley que lleguen a demostrarse en el proceso y los cargos adicionales a favor de otras instituciones y organizaciones.
- c) Los gravámenes que se decreten sobre los vehículos o sobre las licencias de conducir y su levantamiento.
- d) La condenatoria en abstracto por los daños y perjuicios ocasionados a las personas, los bienes públicos o privados o a la infraestructura vial, los cuales se cobrarán mediante la ejecución de sentencia en la vía civil judicial correspondiente, así como las costas personales y procesales.
- e) La responsabilidad de los terceros en los términos de esta ley, siempre que haya sido solicitada por la parte conforme a lo dispuesto en los artículos 198 y siguientes de esta ley.

ARTÍCULO 188.- Recurso de apelación en el proceso por accidentes de tránsito

Contra las sentencias y los autos que tengan el carácter de sentencia, únicamente cabrá recurso de apelación, siempre y cuando sea interpuesto dentro del plazo de los tres días hábiles siguientes al de su notificación.

La apelación se interpondrá por medio de escrito o por acta debidamente fundamentada ante el mismo juez, quien emplazará a las demás partes para que, en el plazo de tres días, contesten el recurso y, en su caso, ofrezcan prueba.

Si durante el emplazamiento se producen adhesiones, correrá el traslado a las otras partes en el mismo plazo para que contesten la adhesión y, sin más trámite, el expediente se remitirá al juez penal de la etapa preparatoria, para que resuelva.

La sede, jurisdicción y competencia territorial de cada juez penal será determinada por la Corte Suprema de Justicia en el uso de sus facultades.

El tribunal de alzada resolverá sin otro trámite, excepto en caso de que ordene la recepción de prueba para mejor proveer; contra su resolución no cabrá recurso alguno.

El juez penal para la resolución del recurso aplicará la presente ley y sus procedimientos y en todo aquello no previsto en esta ley, supletoriamente en la Ley N° 7594, de 4 de junio de 1996, y sus reformas, Código Procesal Penal.

ARTÍCULO 189.- Archivo de la causa

De no haber elementos que permitan continuar la investigación, el juez, mediante resolución fundada, podrá ordenar archivar el asunto y levantar los gravámenes que se hayan decretado.

ARTÍCULO 190.- Validez de actuaciones

Todas las diligencias practicadas por el Ministerio Público o por el juzgado penal, así como por el juzgado de tránsito, en los casos en los que la causa haya sido iniciada por estos, mantendrán plena validez y el juez o el fiscal les dará o mantendrá el trámite correspondiente, de acuerdo con los procedimientos establecidos en este capítulo.

ARTÍCULO 191.- Legislación supletoria

En todo lo no previsto en el presente título se aplicará, supletoriamente, en la Ley N° 7594, de 4 de junio de 1996, y sus reformas, Código Procesal Penal, en lo conducente a la índole sumaria del proceso previsto en esta ley.

SECCIÓN V DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 192.- Prescripción

En materia de infracciones de multa fija la acción administrativa prescribe en dos (2) años, computados desde el levantamiento de la boleta de citación. La pena de multa impuesta en este tipo de casos prescribirá en siete (7) años, contados a partir de la firmeza de dicha boleta.

La acción penal en materia de accidentes por colisión prescribe en dos (2) años, contados a partir de la comisión de la infracción. La pena de multa prescribe en dos (2) años, contados a partir de la firmeza de la sentencia, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente.

ARTÍCULO 193.- Interrupción de la prescripción

La prescripción de la acción administrativa en materia de personas mayores de edad se interrumpe por el señalamiento para audiencia oral y pública, así como por el dictado de la resolución de fondo.

También, se suspende, si se interpone un recurso de inconstitucionalidad. Para efectos del cómputo del plazo, en materia de tránsito la interrupción no produce la reducción del plazo a la mitad.

La prescripción de la acción penal en el caso de boletas por accidentes en materia de personas mayores de edad se interrumpe por el señalamiento para audiencia de conciliación, el señalamiento de la audiencia oral y pública, así como por el dictado de la sentencia de primera o de segunda instancia, o bien, cuando la realización del debate o la audiencia de conciliación se suspenda, por causas atribuibles a la defensa, con el propósito de obstaculizar el desarrollo normal de aquel, según la declaración que el juzgador efectuará en resolución fundada.

También, se suspende, si se interpone un recurso de inconstitucionalidad. Para efectos del cómputo del plazo, en materia de tránsito la interrupción no produce la reducción del plazo a la mitad.

En el caso de personas menores de edad, en ambas sedes, además de las anteriores causales de interrupción y suspensión, se aplicarán las causales previstas en la Ley N° 7576, de 3 de abril de 1996, y sus reformas, Ley de Justicia Penal Juvenil y la Ley N° 8460, de 28 de noviembre de 2005, y sus reformas, Ley de Ejecución de las Sanciones Penales Juveniles.

CAPÍTULO VI PAGO DE LAS MULTAS

ARTÍCULO 194.- Pago de multas

Las multas impuestas con base en esta ley deberán ser canceladas en cualquier banco del Sistema Bancario Nacional o en cualquier otra dependencia pública o privada con las que el Cosevi establezca convenios.

Se faculta al Cosevi a establecer mediante reglamento los medios de cobro de las multas no canceladas; lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 197 y 198 de esta ley.

ARTÍCULO 195.- Cancelación y cobro de multas sobre vehículos de placa extranjera a conductores extranjeros y cierre de fronteras al vehículo

El vehículo de placa extranjera con el cual se cause una infracción a esta ley se mantendrá gravado a la orden del Cosevi, hasta la cancelación de la infracción o resultados del proceso respectivo.

A efectos del cobro, el Cosevi deberá remitir a las autoridades migratorias y de aduanas el exhorto de cierre de fronteras para ese vehículo con la indicación de la totalidad de los montos adeudados los cuales deberán ser cancelados previo a la entrada o la salida del país según lo establecido en el artículo anterior.

El incumplimiento de estas disposiciones se considerará falta grave, por parte de los funcionarios respectivos, quienes serán responsables por los perjuicios que cause el incumplimiento de esta disposición.

ARTÍCULO 196.- Recargo por mora

Las multas por las infracciones de la presente ley y sus recargos deberán cancelarse dentro de los ocho días hábiles siguientes a su firmeza.

Si la multa y los demás cargos no son pagados dentro del plazo indicado devengarán intereses moratorios equivalentes a un tres por ciento (3%) mensual sobre el monto original, hasta un máximo de un treinta y seis por ciento (36%), lo cual deberá ser advertido en la boleta de citación.

ARTÍCULO 197.- Cobro judicial

El Cosevi procederá a enviar a cobro judicial las multas que no hayan sido canceladas en los quince (15) días hábiles siguientes a la firmeza de la boleta. En tal caso, la anotación se mantendrá en los registros correspondientes, según lo estipulado en los artículos 173, 192, 193 y 202 de la presente ley, sin perjuicio de otras sanciones que puedan establecerse, en caso de que el cobro judicial no se haga efectivo.

Para los efectos indicados, el Cosevi, por medio de sus órganos financieros, certificará el adeudo, a fin de que se establezca el proceso de ejecución en la vía judicial, en los términos dispuestos en la Ley N° 7130, de 16 de agosto de 1989, y sus reformas, Código Procesal Civil.

Además de lo establecido en el numeral 6 del artículo 439 y en el artículo 630, ambos de la Ley N° 7130, de 16 de agosto de 1989, y sus reformas, Código Procesal Civil, las certificaciones emitidas por el Cosevi, relativas a adeudos por concepto de multas por infracción contra la presente ley, constituirán título ejecutivo y en el proceso judicial correspondiente, solo podrán oponerse las excepciones de pago o de prescripción.

ARTÍCULO 198.- Cancelación de obligaciones para realizar trámites

Todo propietario cancelará las multas firmes por infracciones a esta ley que aparezcan a su nombre, de previo a realizar el pago del derecho de circulación o marchamo, extensión de permisos y concesiones, obtención del permiso temporal de aprendizaje, licencias de conducir, renovación o duplicado de estas, el pago de derechos, tasas y cánones que procedan, la solicitud de expedición de placas o su reposición, las solicitudes de devolución de licencias de conducir, de placas o de vehículos detenidos por las autoridades de tránsito o por otras autoridades.

Se cancelará el seguro obligatorio de vehículos y los derechos correspondientes para realizar las siguientes gestiones: inscripciones, reinscripciones, desinscripciones, inscripción de gravámenes, prendarios y el cambio de las características básicas de los vehículos.

Los propietarios de vehículos destinados al transporte público cancelarán únicamente las infracciones que pesen sobre el automotor, cuando se trate de gestiones referentes a concesiones, permisos, exoneración de impuestos o trámites ante el CTP.

CAPÍTULO VII RESPONSABILIDAD CIVIL

ARTÍCULO 199.- Sujetos de la responsabilidad civil

En todo accidente de tránsito donde no esté identificado el conductor, el propietario registral será el responsable civil objetivo de las consecuencias que se deriven del uso, manipulación, posesión o tenencia del vehículo. En tal caso, el interesado podrá plantear un proceso civil en contra del propietario registral. Dicho propietario podrá liberarse de responsabilidad mediante documento que demuestre que el vehículo fue vendido, traspasado a un tercero, sustraído, o no se encuentra dentro de su apoderamiento, con fecha anterior al accidente de tránsito. De comprobarse lo anterior, se tendrá que encausar el proceso en contra del nuevo adquirente o poseedor e igualmente se actuará por cualquier otra salvedad legítimamente válida.

En los accidentes en que el conductor sea identificado, la responsabilidad civil solidaria del propietario o poseedor podrá tramitarse dentro del proceso de tránsito respectivo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 201 y siguientes de la presente ley.

Los peatones, el conductor y los pasajeros de un vehículo a quienes les sea imputable un accidente de tránsito podrán ser civilmente responsables por los daños y perjuicios que se deriven del mismo, en aquellas circunstancias del artículo 4 de esta ley.

ARTÍCULO 200.- Responsabilidad del propietario del vehículo por infracciones

Quien figure como propietario del vehículo en el Registro Nacional será responsable por las infracciones firmes establecidas en esta ley. El vehículo responderá por el pago de las multas que correspondan a estas infracciones.

De previo a cualquier gestión de cobro, se le otorgará diez (10) días hábiles para que ejerza los derechos que estime conveniente, bajo advertencia de que expirado dicho plazo la multa quedará firme. Será notificado por el medio indicado en los artículos 84 y 151 de esta ley.

ARTÍCULO 201.- Responsabilidad solidaria

Responderán solidariamente con el conductor:

- a) El propietario de un vehículo que permita que lo conduzca una persona carente de la respectiva licencia o bajo los efectos del licor u otras drogas.
- b) Las personas físicas o jurídicas que, por cualquier título, exploten vehículos con fines comerciales o industriales, incluyendo el transporte público.
- c) El Estado y sus instituciones, en los términos de la Ley N° 6227, de 2 de mayo de 1978, y sus reformas, Ley General de la Administración Pública.
- d) El propietario que permita que las placas de su vehículo sean utilizadas por otro al que no le han sido asignadas, o no las entregue al Departamento de Placas, para su custodia, si el vehículo al que le fueron asignadas queda imposibilitado permanentemente para circular.
- e) El propietario que obligue o permita la circulación de un vehículo de carga liviana o pesada con exceso de carga, de acuerdo con los parámetros establecidos en la respectiva reglamentación.

ARTÍCULO 202.- Gravamen sobre el vehículo por daños y cierre de fronteras

El vehículo con el cual se cause un daño se mantendrá gravado hasta la finalización del proceso respectivo y a la orden de la autoridad judicial que conozca de este.

Esta autoridad ordenará anotarlo al margen del asiento de la inscripción del vehículo; si no está inscrito, ordenará el cierre de fronteras al vehículo y su detención para ser entregado en depósito judicial, con la finalidad de asegurar los resultados del juicio.

La autoridad judicial expedirá el mandamiento para su anotación, inmediatamente después de recibido el parte o la denuncia. El Registro Nacional procederá a anotar el gravamen de manera exacta y detallada.

Si la causa de tránsito se traslada de la sede Contravencional de Tránsito al Ministerio Público por tratarse de un delito, deberá trasladarse de inmediato el gravamen o anotación a favor de esta autoridad, que definirá si mantiene o no la anotación bajo su responsabilidad.

El incumplimiento de estas disposiciones se considerará falta grave por parte de los funcionarios respectivos, quienes serán responsables por los perjuicios que cause esta falta, de conformidad con los principios establecidos en la Ley N° 6227, de 2 de mayo de 1978, y sus reformas, Ley General de la Administración Pública.

De igual manera, el Cosevi gravará el vehículo para responder por las multas impuestas por infracción a esta ley.

El gravamen procederá aunque el conductor no sea el propietario o no aparezca como tal en el Registro Nacional.

Cuando se encuentren involucrados dentro de un proceso de tránsito los vehículos del Estado y de sus instituciones, deberá ser anotado el gravamen que establece el artículo 254 de esta ley, en el asiento correspondiente del Registro Nacional.

ARTÍCULO 203.- Acción en vía civil

El perjudicado o su representante formularán ante el tribunal civil competente la acción para el resarcimiento de los daños y perjuicios producto del accidente así como el cobro de las costas.

ARTÍCULO 204.- Plazo para la reclamación civil

Para establecer la responsabilidad civil solidaria de los terceros en los términos de la presente ley, se procederá bajo las siguientes condiciones: el conductor infractor se apersonará dentro de los diez (10) días posteriores a su declaración, y el propietario dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación del contenido del artículo 174 de esta ley.

El interesado aportará al proceso el nombre, el número de cédula y las calidades de la persona contra la cual se dirige la acción, así como el lugar donde se le puede notificar. Si se trata de una persona jurídica, deberá aportar el nombre del representante legal, domicilio social y lugar donde notificarla.

De aportarse los datos fuera del plazo señalado o incompletos, la gestión se tendrá por no interpuesta.

Recibida la gestión, el despacho procederá a notificar al demandado y este contará con diez (10) días para que ejerza su defensa, sin perjuicio de su participación posterior en la audiencia.

En el caso de que el conductor imputado sea una persona menor de edad, el interesado deberá realizar las gestiones de responsabilidad civil solidaria de daños y perjuicios en la sede civil correspondiente, en contra del propietario del vehículo.

ARTÍCULO 205.- Anotación de sentencia

De toda sentencia condenatoria emitirá mandamiento al Registro Nacional para que se anote de inmediato en el asiento de inscripción del vehículo y a juicio del juzgador, en el asiento de inscripción de la licencia de conductor.

ARTÍCULO 206.- Levantamiento de gravamen

Se levantará el gravamen sobre el vehículo y se cancelará la garantía que se haya rendido cuando conste en el proceso que las indemnizaciones civiles han sido pagadas o renunciadas en forma legal, o sustituida la garantía a satisfacción del tribunal que conoce la causa.

El tribunal que conozca la causa ordenará a solicitud de la parte interesada levantar el gravamen y cancelar las garantías que se hubieran dado, si pasado un año contado a partir de la firmeza de la sentencia, el tribunal que conozca la ejecución de sentencia no le hubiera comunicado la solicitud para que ponga el gravamen a su orden.

Ni el gravamen ni las garantías se cancelarán si la multa no ha sido pagada, excepto que haya transcurrido el plazo de prescripción de la multa.

Recibida la solicitud expresada en el párrafo primero de este artículo la autoridad dejará, a la orden del tribunal respectivo, los gravámenes y otras garantías que se hayan rendido, que comunicará al Registro Nacional.

TÍTULO VI DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I AUTORIDADES DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 207.- Uniformes e insignias oficiales

El uniforme de la Policía de Tránsito es exclusivo en su diseño y utilización, el cual se determinará reglamentariamente.

Es obligación de todo inspector, para ejercer sus funciones portar una placa con su nombre y apellidos en un lugar visible.

Los vehículos utilizados por los oficiales de tránsito contarán con los dispositivos tecnológicos básicos que permitan el control y la fiscalización de sus actuaciones u omisiones, en el cumplimiento de sus deberes; estos serán determinados reglamentariamente.

ARTÍCULO 208.- Poder de policía

Los inspectores de tránsito gozarán de los derechos y facultades de las fuerzas de policía según lo estipulado en la Ley N° 7410, de 26 de mayo de 1994, y sus reformas, Ley General de Policía. Velarán además por el cumplimiento de lo estipulado en la Ley N° 7575, de 16 de abril de 1996, y sus reformas, Ley Forestal, en lo que respecta al transporte de madera en trozas o productos forestales.

ARTÍCULO 209.- Potestades de investigación

Se autoriza a las autoridades de tránsito ingresar a los establecimientos públicos o privados de uso público e ingresar en calles privadas a petición de algún dueño o inquilino durante la investigación de infracciones y accidentes de tránsito. Esta potestad es excepcional y con el fin único de proteger a las personas y propiedades, y se ejercerá guardando los límites generales de razonabilidad, proporcionalidad y normalidad.

ARTÍCULO 210.- Control sobre la presencia de alcohol u otras drogas

Las autoridades de tránsito en ejercicio de sus competencias podrán someter a pruebas bioanalíticas de sangre y aliento a los conductores con el fin de determinar si se encuentran o no bajo los efectos del licor. En el caso de las sustancias psicoactivas de uso no autorizado, se realizarán pruebas de saliva o de orina. Asimismo, se admitirán otras pruebas con fluidos biológicos permitido.

El conductor tendrá la obligación de someterse a dichas pruebas. El oficial entregará al sujeto sometido a este procedimiento la copia del comprobante de la prueba del alcohosensor o del expedido para la detección de la presencia de otras drogas.

La realización de las pruebas indiciarias y la de constatación o contraste de las mismas serán previamente advertidas por el funcionario. Quien incumpla lo anterior incurrirá en causal de falta grave administrativa.

De resultar positiva la prueba efectuada, el interesado podrá requerir al oficial de tránsito la realización de otra prueba que consista en análisis de sangre, orina u otros análogos, según la naturaleza de la prueba originalmente practicada.

Si la última prueba confirmatoria para detectar etanol o sustancias psicoactivas no autorizadas resulta positiva, se procederá a la aplicación de la multa correspondiente o la remisión a la autoridad judicial penal competente según corresponda. Las muestras de sangre, saliva u orina y cualquier otro fluido biológico obtenido serán entregadas para su custodia a la autoridad correspondiente, preservando la cadena de custodia y de frío, para su traslado. Se aplicarán las reglas sobre el manejo de la prueba, previstas en la Ley N° 7594, de 4 de junio de 1996, y sus reformas, Código Procesal Penal.

Las pruebas, que constituirán prueba de descargo o confirmación, se efectuarán por personal capacitado en los laboratorios móviles debidamente acreditados por el Colegio de Microbiólogos y Químicos de Costa Rica.

La calibración, evaluación metrológica y control de calidad de los alcohosensores y demás equipos utilizados en las respectivas pruebas deberán ser efectuadas por metrólogos forenses incorporados al citado colegio profesional.

ARTÍCULO 211.- Valor probatorio de boletas de citación

Lo afirmado en las boletas de citación y en las informaciones sumarias de un inspector de tránsito tendrá el valor que el juez y la autoridad administrativa le atribuya, conforme a las reglas de la sana crítica sin posibilidad de revertir la carga de la prueba.

ARTÍCULO 212.- Potestad de retirar documentos alterados

Las autoridades de tránsito pueden retirar las licencias o los permisos de conducir y circulación que presenten alteración o que por uso indebido no cumplan con las características de diseño y confección originales, así como en los demás casos en que se tenga sospecha fundada de su legitimidad. Remitirá el correspondiente informe al Ministerio Público.

ARTÍCULO 213.- Potestad de detención de personas

Las autoridades de tránsito procederán a detener a los conductores, peatones, pasajeros y cualquier otra persona que:

- c) Ocasione lesión o muerte a otra persona.
- d) Conduzca en las condiciones establecidas en el artículo 254 bis de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970, y sus reformas, Código Penal.
- e) Incurra en la conducta establecida por el artículo 343 de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970, y sus reformas, Código Penal.

La persona detenida por causa contemplada en alguno de los incisos anteriores será puesta a la orden de la autoridad competente, dentro del término perentorio de veinticuatro (24) horas, de conformidad con los artículos 37 de la Constitución Política y 272 de la Ley N° 7594, de 4 de junio de 1996, y sus reformas, Código Procesal Penal.

ARTÍCULO 214.- Inspectores ad honórem

Para el mejor desempeño de sus labores, la Dirección General de la Policía de Tránsito podrá contar con un cuerpo de inspectores ad honórem, cuyos miembros deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- a) Ser costarricense mayor de veinticinco (25) años.
- b) Contar con título académico profesional o, como mínimo bachiller en educación secundaria.
- c) Aprobar el curso especial de capacitación para oficiales de tránsito ad honórem.
- d) Aprobar el examen psicométrico, que realice ante un funcionario del MOPT o el Cosevi, especializado en Psicología.
- e) Presentar el juramento constitucional.
- f) No haber sido condenado por ningún delito.

Los integrantes del cuerpo ad honórem solo podrán participar en el desempeño de sus labores acompañados de oficiales de planta de la Dirección General de la Policía de Tránsito. Asimismo, deberán cumplir con las disposiciones, obligaciones, los protocolos y reglamentación promulgada por la esa Dirección.

La Dirección General de la Policía de Tránsito velará por el cumplimiento de lo establecido en esta norma.

ARTÍCULO 215.- Inspectores escolares de tránsito

Independientemente de lo indicado en el artículo 211 de esta ley, también pueden investirse autoridades o inspectores de tránsito ad honórem, únicamente para velar que los conductores respeten las zonas de paso o de seguridad que se encuentren demarcadas frente a los centros educativos y, particularmente, para que respeten las señales de tránsito respectivas.

Con este fin, la dirección del centro educativo correspondiente presentará posibles candidatos ante la Dirección General de Tránsito. Los elegidos deben portar, en el ejercicio de sus funciones, la respectiva identificación que para tal efecto determinará la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Quienes así sean investidos están autorizados únicamente para hacer partes o boletas de citación, para efectos de los incisos k) del artículo 146 y c) del artículo 148 de esta ley.

La Dirección General de la Policía de Tránsito puede requerir de estos oficiales para actividades específicas o eventos especiales.

ARTÍCULO 216.- Inspectores municipales de tránsito

Sin perjuicio de las facultades de las labores ordinarias de la Policía de Tránsito en cada cantón, como apoyo podrán investirse a policías municipales como autoridades o inspectores de tránsito municipal, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 214, mediante solicitud del concejo municipal respectivo, la aprobación de la Dirección General de Tránsito y el refrendo del Despacho Ministerial.

Los inspectores de tránsito municipales pueden confeccionar únicamente boletas por infracciones en los siguientes casos: mal estacionamiento, uso de celular mientras se conduce, prestación ilegal del servicio de transporte público, irrespeto a la señalización vertical y horizontal, infracciones cometidas por peatones, infracciones del transporte público en materia de señalamiento o paradas, retiro de vehículos abandonados en vía pública, basura, restricción vehicular, infracción por conducción de menores y uso indebido de espacios de parqueo para personas con discapacidad, mujeres embarazadas y ciudadanos de oro, de conformidad con el artículo 98.

Las autoridades municipales investidas deberán cumplir con las disposiciones, obligaciones, los protocolos y el ámbito geográfico de competencia territorial debidamente demarcado mediante señalización vertical y definido por la Dirección General de la Policía de Tránsito, así como con la reglamentación respectiva.

Las boletas de infracción que se confeccionen fuera de dicho ámbito de competencia territorial carecerán de validez y serán anuladas de oficio por el Cosevi.

El avituallamiento de este cuerpo policial corresponderá a la municipalidad respectiva.

CAPÍTULO II

SECCIÓN DE INSPECCIÓN POLICIAL DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 217.- Sección de Inspección Policial

La Sección de Inspección Policial, dependiente de la Asesoría Jurídica del MOPT, será responsable de prevenir, detectar y erradicar cualquier acto de corrupción en el cumplimiento de la función policial, de modo que esta se ejerza en el marco de los valores éticos y de prestación del servicio público que el oficial de tránsito está obligado a cumplir.

Deberá instruir las causas disciplinarias contra los oficiales de tránsito en virtud de cualquier hecho que tipifique como falta grave y que pueda acarrear la suspensión o el despido, siguiendo al efecto los alcances de la Ley N.º 7410, de 26 de mayo de 1994, y sus reformas, Ley General de Policía, y supletoriamente la Ley N.º 6227, de 2 de mayo de 1978, y sus reformas, Ley General de la Administración Pública. Asimismo, se instruirá causa cuando se presente denuncia formal, debidamente fundamentada.

ARTÍCULO 218.- Obligaciones de la Sección de Inspección Policial

Además de las obligaciones establecidas en la Ley N.º 7410, de 26 de mayo de 1994, y sus reformas, Ley General de Policía, son obligaciones de la Sección de Inspección Policial las siguientes:

- a)** Realizar de oficio y permanentemente acciones concretas, tendientes a que el oficial de tránsito cumpla fielmente y con estricto apego al ordenamiento jurídico las directrices y las instrucciones de carácter operacional dictadas por los responsables de la Dirección General de la Policía de Tránsito, así como cualquier otra disposición emitida por los órganos competentes del Ministerio.
- b)** Realizar las inspecciones y los operativos de cualquier naturaleza, en cualquier momento, en el ámbito de sus competencias, con la finalidad de

comprobar el uso adecuado, proporcional, racional, eficaz y eficiente de los recursos asignados a los oficiales de tránsito, así como el cumplimiento regular de su función.

c) Realizar investigaciones especiales en el interior del cuerpo policial para prevenir, detectar y erradicar la ocurrencia de focos de corrupción, incrementando la ética y la transparencia en el cumplimiento de la función policial.

d) Plantear directamente las denuncias correspondientes ante los órganos jurisdiccionales, cuando medien hechos que se tipifiquen como ilícitos penales.

CAPÍTULO III PREVENCIÓN Y EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

SECCIÓN I EDUCACIÓN VIAL

ARTÍCULO 219.- Obligatoriedad de la educación vial

Se establece como obligación en la educación preescolar, general básica, media, diversificada y técnica profesional o vocacional, incluir de forma integral la temática de la seguridad vial como componente para el desarrollo de una convivencia respetuosa y responsable de las personas:

a) En preescolar y primaria, evidenciar procesos educativos que brinden a los niños y las niñas los insumos para el ejercicio de buenas prácticas como personas peatonas y/o conductoras de vehículos no motorizados, accesibilidad y sensibilización sobre las necesidades especiales de las personas con discapacidad.

b) En secundaria, promover espacios de convivencia armoniosa de los individuos, tanto como personas peatonas como conductoras de vehículos, visibilizando los contenidos curriculares de las distintas asignaturas que permitan potenciar la convivencia democrática en lo referido a la seguridad vial, su conducta y responsabilidad en carretera, accesibilidad y sensibilización sobre las necesidades especiales de las personas con discapacidad y las consecuencias derivadas de su comportamiento.

c) El Ministerio de Educación Pública en forma conjunta con la Dirección General de Educación Vial y el Cosevi desarrollarán un curso teórico dirigido a personas estudiantes de décimo, undécimo y duodécimo para la obtención de la licencia de conducir y expedirá el certificado correspondiente previa aprobación de un examen teórico que acreditará haber cumplido con el requisito respectivo.

El Consejo Superior de Educación será el responsable de velar por el cumplimiento de dicha norma, de conformidad con sus potestades.

ARTÍCULO 220.- Campañas de educación vial

El Cosevi desarrollará campañas de educación vial destinadas a dar a conocer la información relacionada con la seguridad vial, donde incluya temas relacionados con el uso correcto de los dispositivos de seguridad para personas menores de edad, el comportamiento de los peatones y ciclistas en las vías públicas, los aspectos generales de conducción y los principios básicos que integran esta ley.

SECCIÓN II CURSOS BÁSICOS DE EDUCACIÓN VIAL, REACREDITACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

ARTÍCULO 221.- Autorización de cursos

El MOPT, por medio de la Dirección General de Educación Vial y mediante el procedimiento de concesión, puede autorizar a los centros educativos públicos y privados para que impartan el Curso básico de educación vial y el Curso para infractores.

La Dirección General de Educación Vial se reserva la aplicación de la prueba teórico-práctica.

ARTÍCULO 222.- Capacitación de instructores

Las personas interesadas en fungir como instructores en educación y seguridad vial recibirán la capacitación especializada en la materia, la cual debe incluir un módulo sobre discapacidad y su normativa. Dichos cursos serán impartidos por las instituciones educativas que autorice el MOPT.

ARTÍCULO 223.- Principios aplicables a las pruebas

A cualquier prueba de conocimientos o destrezas, directamente relacionada con la habilitación o rehabilitación de conductores, se le aplicarán los principios de razonabilidad, continuidad, publicidad, imparcialidad e igualdad y para ello los contenidos serán públicos y para su aplicación estarán disponibles en horarios accesibles.

ARTÍCULO 224.- Acreditación de capacitadores para licencias especiales

El MOPT mediante el Cosevi enlistará los entes u organizaciones que serán los encargados de brindar a los conductores de vehículos de carga, equipo especial y de servicio público, procesos de educación no formal para la acreditación de la licencia de conducir, partiendo de las competencias necesarias que la situación actual del transporte amerite. Estos centros de capacitación deberán cumplir con los requisitos que se establezcan por vía reglamentaria y

podrán especializarse en uno o varios segmentos de capacitación. En el caso de conductores de vehículos de servicio público, tal certificación será emitida en coordinación con el CTP.

Sin perjuicio de lo anterior, el Instituto Nacional de Aprendizaje deberá incluir dentro de sus programas regulares la capacitación del personal que puedan requerir los operadores del transporte público de pasajeros, incluidos los conductores de autobuses, busetas y microbuses; enfatizará en los cursos y temarios que señale el CTP, en temas como relaciones humanas, trato de personas en condiciones especiales, conducción con énfasis en transporte público, mecánica básica y/o conducción energéticamente eficiente y otros afines; asimismo desarrollará cursos para los conductores de vehículos pesados, equipo especial y de materiales peligrosos.

CAPÍTULO IV

SISTEMA DE ESTADÍSTICA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y DE INVESTIGACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 225.- Sistema de Estadísticas de Accidentes de Tránsito

El Sistema de Estadística en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial, a cargo del Cosevi, será responsable de levantar la información relativa a los factores asociados a los hechos de tránsito y realizar investigaciones para orientar las decisiones en materia de seguridad vial.

ARTÍCULO 226.- Potestad de acceso a información

Los responsables del Sistema de Estadísticas en Accidentes de Tránsito y de Investigación en Materia de Seguridad Vial tendrán libre acceso a las estadísticas que se lleven sobre los factores asociados a accidentes de tránsito, en instancias tales como aseguradoras autorizadas por la Sugese, CCSS, Sistema de Emergencias 9-1-1, Cruz Roja Costarricense y Poder Judicial.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES VARIAS

ARTÍCULO 227.- Trabajos en las vías públicas

Cualquier persona física o jurídica, pública o privada, que pretenda realizar trabajos en las vías públicas debe:

- a)** Contar con la autorización de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y el aval de la Dirección General de la Policía de Tránsito.
- b)** Poner señales, las cuales deberán permanecer durante el día y la noche, según se dispondrá en el reglamento a esta ley.

- c) Colocar materiales de construcción dentro de lotes baldíos u otros sitios adecuados. Se prohíbe colocarlos en vías públicas.

En caso de incumplimiento a lo dispuesto en el inciso b) de este artículo, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito puede colocar las señales respectivas por cuenta de la persona que realice los trabajos en la vía. El cobro correspondiente lo hará el MOPT por vía ejecutiva. Las certificaciones emitidas por medio de sus órganos financieros sobre dichos adeudos constituirán título ejecutivo.

ARTÍCULO 228.- Resguardo de las vías públicas

Es obligación de los habitantes de la República conservar la limpieza y seguridad de las vías públicas y sus alrededores. Todo propietario deberá limpiar residuos, maleza, escombros u otros objetos que estén en una vía pública próxima a su propiedad.

Se prohíbe arrojar, en cualquier vía pública, botellas, clavos, tachuelas, alambres, recipientes, papeles, cigarrillos y cualquier otro objeto que ponga en peligro la seguridad vial o altere el uso u ornato de la misma.

ARTÍCULO 229.- Prohibición de rótulos en el derecho de vía y excepciones

Se prohíbe colocar dentro del derecho de vía anuncios o rótulos con fines exclusivamente publicitarios. El MOPT fijará vía reglamento los casos en que se instalarán estructuras tales como nomenclatura vial, rótulos indicativos de destinos turísticos, actividades y servicios, paradas en tránsito y otros, los cuales podrán contener publicidad en forma discreta, siempre que satisfaga una necesidad pública y estén debidamente autorizados.

Los anuncios y los rótulos con fines exclusivamente publicitarios podrán colocarse únicamente en propiedad privada, guardando la distancia de alineamiento frente a rutas nacionales, según lo disponga el MOPT.

Será competencia municipal todo lo referente al otorgamiento de permisos, renovaciones y cancelaciones de las estructuras publicitarias fuera del derecho de vía, en cuyos casos, corresponderá al MOPT únicamente determinar y otorgar para cada caso el alineamiento respectivo. Se le otorga un plazo para su pronunciamiento hasta de cinco (5) días hábiles.

Las estructuras colocadas ilegalmente dentro del derecho de vía serán retiradas por el MOPT. Para los efectos del cumplimiento de lo establecido en el presente artículo, las respectivas dependencias deberán levantar, para cada caso, un expediente administrativo debidamente ordenado y foliado, donde se detalle al menos el tipo de rótulo o estructura publicitaria que infringe la presente disposición, la ubicación exacta, el contenido, el presunto infractor y cualquier otro dato del que se disponga con vista en el Registro Nacional.

Cuando se trate de una persona jurídica, se consignará en el expediente la personería, el nombre de la sociedad y la cédula jurídica, entre otros datos; en todo caso, el expediente deberá contener un informe detallado de los hechos.

Toda publicidad que en contravención a lo establecido en esta ley y su reglamento técnico sea colocada dentro del derecho de vía será decomisada por las dependencias competentes del MOPT, y solamente le será devuelta al infractor si se apersona para su retiro dentro de los treinta días naturales siguientes a la notificación del decomiso, previo pago de la multa impuesta.

Vencido el plazo anterior y no habiéndose apersonado el infractor al Ministerio, este dispondrá del bien para su propio uso, donación o desecho y dejará constancia de ello, mediante el levantamiento del acta respectiva.

Fuera del derecho de vía, en propiedad privada, la publicidad podrá desarrollarse en el entorno urbano, del cual forma parte integral y necesaria, y cumplirse las reglamentaciones técnicas correspondientes; en el entorno interurbano, deberá conservar la densidad y las características actuales y procurar su adaptabilidad dentro de un entorno más amigable con el ambiente; en el entorno rural, se debe procurar la conservación del entorno paisajístico rural, pero sin perder de vista que aun en este entorno la publicidad es necesaria para anunciar comercios o servicios presentes en estos lugares.

En las vías públicas ubicadas en zonas afectas a un régimen de protección especial bajo la legislación ambiental, se prohíbe el desarrollo publicitario que afecte el paisaje.

ARTÍCULO 230.- Obstáculos que entorpecen la lectura de señales

Las autoridades de tránsito pueden remover los obstáculos, avisos o rótulos que por semejanza, forma o colocación puedan entorpecer la lectura de las señales de tránsito o tomar cualquier otra medida para garantizar, la circulación de los vehículos y la visibilidad de las vías públicas.

ARTÍCULO 231.- Anuncios publicitarios

Ningún anuncio publicitario que involucre conducción de vehículos podrá mostrar violaciones a las normas y los componentes de seguridad vial regulados en esta ley, y no podrá contradecirlas.

ARTÍCULO 232.- Estaciones de pesaje

Con el fin de ejercer el control, vigilancia y regulación sobre los pesos, cargas y dimensiones de los vehículos automotores que circulan por las vías públicas terrestres, así como de las materias y mercancías que estos transportan, el MOPT establecerá puntos de control para verificar los pesos y dimensiones

autorizados y demás aspectos asociados a las cargas, según se definirá reglamentariamente.

Los puntos de control podrán estar ubicados en estaciones fijas o en diferentes puntos de la red vial nacional mediante estaciones móviles.

Para el funcionamiento de dichas estaciones se contará con el apoyo de la Policía de Tránsito y en ellos se efectuará también la verificación de los otros requisitos para la circulación definidos en esta ley.

ARTÍCULO 233.- Protección del derecho de vía

El MOPT y las municipalidades estarán obligados a proteger el derecho de vía de las rutas, de acuerdo con sus respectivas competencias, removiendo cualesquiera obstáculos, construcciones, rótulos, vallas publicitarias, señales o anuncios instalados ilegalmente y procurará que, en las vías terrestres del país, no existan barreras arquitectónicas que impidan el libre tránsito de las personas de la tercera edad o de aquellas con limitaciones funcionales.

ARTÍCULO 234.- Fijación de tarifas por cursos y licencias

El Poder Ejecutivo, mediante decreto, fijará las tarifas por pagar por concepto de derechos de licencias de conducir, matrícula de cursos de educación vial, exámenes médicos o prácticos y otros servicios que preste la Policía de Tránsito, Ingeniería de Tránsito, Educación Vial y el propio Cosevi.

ARTÍCULO 235.- Exención de pago de peajes

Los vehículos oficiales de uso policial, las ambulancias públicas o privadas, los del cuerpo de Bomberos, del Ministerio de Justicia que transporten personas sujetas al régimen penitenciario, así como del Organismo de Investigación Judicial, que estén debidamente identificados o, en su defecto, mediante la identificación correspondiente del oficial, están exentos del pago de las tarifas que se cobran en las estaciones de peajes situadas en las vías públicas o privadas de uso público del territorio nacional.

ARTÍCULO 236.- Destinos específicos de las multas

De las sumas recaudadas por el concepto de multas por infracciones, que señala el inciso c) del artículo 10 de la Ley N° 6324, de 25 de mayo de 1979, y sus reformas, Ley de Administración Vial, el Cosevi realizará, semestralmente, las siguientes transferencias:

- a) Un diez por ciento (10%) para la Asociación Cruz Roja Costarricense, suma que será distribuida, entre los diferentes comités auxiliares del país, tomando en cuenta la fórmula 50% población de su área de influencia,

30% de incidentes atendidos en vías públicas, según las estadísticas del 9-1-1, 20% de la calificación anual interna institucional.

b) Un diez por ciento (10%) al Ministerio de Justicia y Paz, para la atención de las responsabilidades que le asigne esta ley.

c) Un 50% del monto de las multas que hubiesen sido confeccionadas por los inspectores municipales de tránsito producto de las infracciones definidas en esta ley será transferido a la municipalidad donde se confeccionó la boleta. Estos montos se destinarán a inversión de capital en el fortalecimiento de la seguridad vial y el financiamiento del programa de los inspectores de tránsito municipal. Los montos recaudados no se verán afectados por las transferencias establecidas en los incisos anteriores del presente artículo.

d) El porcentaje restante de lo recaudado por multas se asignará al Cosevi, para inversión de capital en el fortalecimiento de la seguridad vial.

Los entes y las asociaciones que reciban las anteriores transferencias anualmente presentarán un informe de liquidación presupuestaria de esos fondos ante el Cosevi, sin perjuicio de los que deban rendir ante la Contraloría General de la República.

ARTÍCULO 237.- Exoneración a favor de Cosevi

El Cosevi está exonerado del pago de toda clase de tributos, directos o indirectos, para la adquisición de los vehículos para patrullaje, los instrumentos y equipos necesarios para el equipamiento interno de las unidades, los instrumentos y equipos utilizados para la comunicación, el control de tránsito y la administración vial en vías públicas. También están exentos de esos tributos el material y el equipo necesarios para la confección de las licencias y los permisos para conducir, las placas, el señalamiento vial y el avituallamiento de la Policía.

También están exentos de esos tributos los materiales y suministros necesarios para la confección de dispositivos retroreflectivos como chalecos, capas, gorras, mochilas, brazaletes, identificadores de zapatos y mochilas, collares y "jackets" utilizados en las campañas estudiantiles de seguridad vial para la protección de las personas menores de edad.

**TÍTULO VII
REGULACIÓN DEL USO DE LOS VEHÍCULOS DEL ESTADO
COSTARRICENSE**

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 238.- Vehículos oficiales del Estado

Los vehículos oficiales del Estado, como bienes públicos que cumplen un fin de interés público, están sujetos a las limitaciones de esta ley.

Todos los vehículos del Estado, sus instituciones centralizadas y descentralizadas, y gobiernos locales deben llevar una placa especial que los identifique con el ministerio o la institución a la que pertenecen.

Asimismo, deberán rotularse con sus respectivos distintivos institucionales de conformidad con lo que se establezca reglamentariamente; a excepción de los vehículos de uso discrecional y los vehículos policiales.

**CAPÍTULO II
CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS**

ARTÍCULO 239.- Clasificación de vehículos

Los vehículos oficiales están clasificados por su uso de la siguiente manera:

- a) Uso discrecional.
- b) Uso administrativo general.
- c) Uso policial, los de servicios de seguridad y prevención.

ARTÍCULO 240.- Uso discrecional

Los vehículos de uso discrecional son los asignados a los presidentes de los Supremos Poderes de la República, ministros y magistrados. Estos vehículos no cuentan con restricciones en cuanto a combustible, horario de operación ni recorrido, características que asumirá, bajo su estricto criterio, el funcionario responsable de la unidad. Estos vehículos pueden portar placas particulares y no tienen marcas visibles que los distingan como vehículos oficiales.

ARTÍCULO 241.- Uso administrativo

Estos vehículos son los destinados para los servicios regulares de transporte, para el desarrollo normal de las instituciones, los ministerios y los gobiernos locales, los cuales deben estar sometidos a regulaciones especiales.

ARTÍCULO 242.- Vehículos de uso policial, de seguridad y de prevención

Comprende los vehículos usados por los cuerpos de policía de Presidencia, Ministerios de Seguridad Pública, de Gobernación y Policía, de Justicia y Paz, de Obras Públicas y Transportes y de Hacienda, de municipalidades y del Organismo de Investigación Judicial. Para el uso de estos vehículos debe existir una regulación especial elaborada por la institución respectiva.

**CAPÍTULO III
CONTROL SOBRE EL USO DE LOS VEHÍCULOS OFICIALES, ACCIDENTES
DE TRÁNSITO EN QUE INTERVENGAN Y SU PRÉSTAMO**

ARTÍCULO 243.- Responsabilidad sobre el buen uso

La responsabilidad del buen uso de los vehículos oficiales será de la autoridad superior de cada ministerio o de la institución respectiva, mediante la dependencia interna encargada de la administración de los mismos.

Dicha dependencia regulará los aspectos relativos a las autorizaciones para el uso, personal avalado para el manejo, sistemas de control interno, prohibiciones y procedimientos ante accidentes de tránsito.

ARTÍCULO 244.- Accidentes de tránsito con vehículos oficiales

En caso de accidentes con vehículos oficiales, el particular debe apersonarse o comunicarse con la dependencia interna correspondiente, con el fin de efectuar las gestiones del caso. Se prohíbe al conductor del vehículo oficial efectuar arreglos extrajudiciales.

El conductor que sea declarado responsable judicialmente, con motivo de un accidente en que hubiera participado con el vehículo oficial, debe pagar el monto correspondiente al deducible, así como las indemnizaciones que deba hacer la institución a la que pertenece en favor de terceros afectados, cuando el costo del daño sea inferior al monto del deducible.

Es igualmente responsable quien permita a otra persona conducir un vehículo oficial sin causa justificada o sin la debida autorización.

ARTÍCULO 245.- Préstamo institucional de vehículos

Los vehículos del Estado, sus instituciones centralizadas y descentralizadas, y gobiernos locales pueden ser utilizados, en casos de excepción, por el otro. Salvo norma expresa en contrario, el beneficiario asume la responsabilidad de su operación. En caso de pérdida total, por accidente o robo, los costos corresponden al beneficiario.

TÍTULO VIII
EXONERACIONES, REFORMAS Y DEROGATORIAS

CAPÍTULO I
EXONERACIONES

ARTÍCULO 246.- Exoneración de dispositivos de seguridad

Se exonera de todo tributo la importación y venta las sillas de seguridad, cojines elevadores o "booster" y dispositivos aplicables a los cinturones de seguridad para la protección de menores de edad con un estatura menor de 1.45 metros. Asimismo se exonera de cualquier tributo, los sistemas de bolsas de aire, los dispositivos de seguridad, el apoya-cabezas, los cascos de seguridad, vestimenta retroreflectiva y de protección para ciclistas y motociclistas, triángulos y chalecos retroreflectivos.

ARTÍCULO 247.- Exenciones para ciclistas

Estarán exentos del pago de impuestos, excepto del impuesto de ventas, los implementos de seguridad de los ciclistas, así como las bicicletas cuyo valor sea inferior a mil dólares moneda de los Estados Unidos de América (US \$ 1.000,00).

ARTÍCULO 248.- Incentivo a la importación de vehículos de primer ingreso al país con tecnologías limpias

Se exonera del impuesto selectivo de consumo y de ventas a los vehículos automotores de tecnologías limpias amigables con el ambiente, sin limitación de cilindrada, con baja o nula emisión de gases contaminantes tales como aquellos movidos por energía eléctrica, los impulsados por aire comprimido, vehículos de combustible flexible y vehículos de combustible cien por ciento alcohol. Asimismo, se exonera del impuesto selectivo de consumo a los vehículos híbridos.

El Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones reglamentará, definirá y actualizará los vehículos con tecnologías limpias puestos en el mercado por los fabricantes del sector automotor y que gozarán del beneficio que esta normativa establece.

CAPÍTULO II REFORMAS A OTRAS LEYES

ARTÍCULO 249.- Modificación del Código Penal

Se modifican los artículos 56 bis, 110, 117, 128, 254 bis y artículo 393 de la Ley N° 4573, de 4 marzo de 1970, y sus reformas, Código Penal, de manera que se lean así:

“Artículo 56 Bis.- Prestación de servicios de utilidad pública

La prestación de servicios de utilidad pública consiste en el servicio gratuito que ha de prestar la persona condenada a favor de las instituciones públicas y organizaciones privadas sin fines de lucro, declaradas de interés público o de utilidad pública.

Las instituciones y organizaciones interesadas en recibir los servicios de utilidad pública deberán solicitarlo al Poder Judicial, el cual deberá contar con un registro de las entidades autorizadas.

El control de la ejecución corresponderá a la Dirección General de Adaptación Social, función que coordinará con las entidades a cuyo favor se prestará el servicio. En el caso de que estas favorezcan el incumplimiento de la pena, o bien, dificulten el control de su ejecución, serán excluidas del registro pertinente.

El servicio se prestará en los lugares, horarios y plazo que determine el juez, quien procurará, al establecer el horario de servicio, no interrumpir la jornada laboral habitual de la persona condenada, si posee trabajo o si asiste a un centro educativo.

La Dirección General de Adaptación Social deberá informar al juez de ejecución de la pena, sobre el cumplimiento de la sanción. El incumplimiento facultará al juez de ejecución de la pena para que la revoque.”

“Artículo 110.- Comiso

El delito produce la pérdida en favor del Estado de los instrumentos con que se cometió y de las cosas o valores provenientes de su realización, o que constituyan para el agente un provecho derivado del mismo delito salvo el derecho que sobre ellos tengan el ofendido o terceros.

Se excluye de esta previsión, los vehículos involucrados en la comisión de los hechos tipificados en el artículo 254 bis del Código Penal.”

“Artículo 254 bis.- Conducción temeraria

Se impondrá pena de prisión de seis (6) meses a dos (2) años, en los siguientes casos:

- a) A quien conduzca un vehículo automotor en las vías públicas en carreras ilícitas.
- b) A quien conduzca un vehículo automotor a una velocidad superior a ciento cincuenta (150) kilómetros por hora.
- c) A quien conduzca un vehículo automotor en las vías públicas, bajo la influencia de bebidas alcohólicas, con una concentración de alcohol en la sangre superior a cero coma setenta y cinco (0,75) gramos por cada litro de sangre para todo tipo de conductor; o superior a cero coma cincuenta (0,50) gramos de alcohol por cada litro de sangre si se trata de conductor profesional. Igual pena se aplicará a quien conduzca bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras sustancias que produzcan estados de alteración y efectos enervantes o depresivos análogos, de acuerdo con las definiciones, los alcances y las características que haya establecido el Ministerio de Salud.

La concentración de alcohol en el individuo podrá ser medida en aire espirado y se impondrán las penas descritas a quien conduzca un vehículo automotor con una concentración de alcohol en aire superior a cero coma treinta y ocho miligramos (0,38) por litro, para todo tipo de conductor; y superior a cero coma veinticinco (0,25) miligramos por litro, para los conductores profesionales y para aquellos conductores a los cuales su licencia de conducir les ha sido expedida por primera vez en un plazo inferior a los tres años, respecto del día en que se detectó la presencia del alcohol.

En todas las circunstancias anteriores además, se le inhabilitará para conducir todo tipo de vehículos de dos (2) a cuatro (4) años.

Al conductor reincidente, se le aumentará la pena de prisión en un tercio.

Cuando se imponga una pena de prisión de dos (2) años o menos, el tribunal podrá conmutar la pena privativa de libertad por una multa pecuniaria la cual no podrá ser menor de un salario base, ni mayor de tres salarios base mensual correspondiente al auxiliar administrativo uno, que aparece en la Relación de Puestos del Poder Judicial, de conformidad con la Ley de Presupuesto Ordinario de la República, aprobada en el mes de noviembre anterior a la fecha en que se cometa la infracción de tránsito; o bien, la imposición de una medida alternativa de prestación de servicio de utilidad pública que podrá ser desde cien (100) horas hasta trescientas

(300) horas de servicio, en los lugares y la forma que se dispongan por la autoridad jurisdiccional competente.

La pena de inhabilitación será comunicada al órgano competente del MOPT para su efectiva aplicación.”

“Artículo 117.- Homicidio culposo

Se impondrá prisión de seis (6) meses a ocho (8) años, a quien por culpa mate a otro. En la adecuación de la pena al responsable, el tribunal deberá tomar en cuenta el grado de culpa y el número de víctimas, así como la magnitud de los daños causados. En todo caso, al autor del homicidio culposo también se le impondrá inhabilitación de uno (1) a cinco (5) años para el ejercicio de la profesión, el oficio, arte o la actividad en la que se produjo el hecho.

Se impondrá pena de prisión de (1) años a diez (10) años e inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, por un período de tres (3) a siete (7) años, a quien, por culpa y por medio de un vehículo automotor, haya dado muerte a una persona, encontrándose el autor bajo las conductas categoría A de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco (0,75) gramos de alcohol por cada litro de sangre.

Igual pena se aplicará en los casos de que el autor del hecho sea conductor profesional en el ejercicio de su trabajo o conductor con una licencia de conducir cuya expedición por primera vez sea inferior a los tres años respecto del día en que se detectó la presencia del alcohol en el hecho, si la concentración de alcohol es superior a cero coma cincuenta veinticinco (0,50) gramos de alcohol por cada litro de sangre o bien se encuentre bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras sustancias que produzcan estados de alteración y efectos enervantes o depresivos análogos, de acuerdo con las definiciones, los alcances y las características que haya establecido el Ministerio de Salud.

La concentración de alcohol en el individuo podrá ser medida en aire espirado y se impondrán las penas descritas a quien conduzca un vehículo automotor con una concentración de alcohol en aire superior a cero coma treinta y ocho miligramos (0,38) por litro, para todo tipo de conductor; y superior a cero coma veinticinco (0,25) miligramos por litro, para los conductores profesionales y para aquellos conductores a los cuales su licencia de conducir les ha sido expedida por primera vez en un plazo inferior a los tres años, respecto del día en que se detectó la presencia del alcohol.

Cuando se trate de un conductor reincidente de alguna de las conductas señaladas en el párrafo anterior, el mínimo de la pena de inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos será de cinco (5) años y el máximo podrá ser hasta de nueve (9) años.

Cuando se imponga una pena de prisión de tres (3) años o menos, el tribunal podrá sustituir la pena privativa de libertad, por una multa pecuniaria la cual no podrá ser menor de un salario base, ni mayor de tres salarios base mensual correspondiente al auxiliar administrativo uno, que aparece en la Relación de Puestos del Poder Judicial, de conformidad con la Ley de Presupuesto Ordinario de la República, aprobada en el mes de noviembre anterior a la fecha en que se cometa la infracción de tránsito asociado a una medida alternativa de prestación de servicio de utilidad pública, que podrá ser de trescientos ochenta (380) horas a mil ochocientas (1800) horas de servicio, en los lugares y la forma que disponga la autoridad jurisdiccional competente.”

“Artículo 128.- Lesiones culposas

Se impondrá prisión hasta de un (1) año, o hasta cien (100) días multa, a quien por culpa cause a otro lesiones de las definidas en los artículos 123, 124 y 125. Para la adecuación de la pena al responsable, el tribunal deberá tener en cuenta el grado de culpa, el número de víctimas y la magnitud de los daños causados.

En todo caso, al autor de las lesiones culposas también se le impondrá inhabilitación de seis (6) meses a dos (2) años para el ejercicio de la profesión, el oficio, el arte o la actividad en la que se produjo el hecho.

Se impondrá pena de prisión de tres (3) meses a tres (3) años y la inhabilitación para conducir vehículos de todo tipo, de uno (1) año a tres (3) años, a quien por culpa y por medio de un vehículo, haya causado lesiones a una persona, encontrándose el autor bajo las conductas establecidas en la categoría A de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco (0,75) gramos de alcohol por cada litro de sangre.

Igual pena se aplicará en los casos de que el autor del hecho sea conductor profesional o conductor con una licencia de conducir cuya expedición por primera vez sea inferior a los tres años respecto del día en que se detectó la presencia del alcohol en el hecho, si la concentración de alcohol es superior a cero coma cincuenta (0,50) gramos de alcohol por cada litro de sangre o bien se encuentre bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas u otras sustancias que produzcan estados de alteración y efectos enervantes o depresivos

análogos, de acuerdo con las definiciones, los alcances y las características que haya establecido el Ministerio de Salud.

La concentración de alcohol en el individuo podrá ser medida en aire espirado y se impondrán las penas descritas a quien conduzca un vehículo automotor con una concentración de alcohol en aire, superior a cero coma treinta y ocho miligramos (0,38) por litro, para todo tipo de conductor; y superior a cero coma veinticinco (0,25) miligramos por litro, para los conductores profesionales y para aquellos conductores a los cuales su licencia de conducir les ha sido expedida por primera vez en un plazo inferior a los tres años, respecto del día en que se detectó la presencia del alcohol.

Cuando se trate de un conductor reincidente de alguna de las conductas señaladas en el párrafo anterior, el mínimo de la pena de inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos será de tres (3) años y el máximo podrá ser hasta de siete (7) años.

Cuando se imponga una pena de prisión de tres (3) años o menos, el tribunal podrá sustituir la pena privativa de libertad, por una multa pecuniaria la cual no podrá ser menor de un salario base, ni mayor de tres salarios base mensual correspondiente al auxiliar administrativo uno, que aparece en la Relación de Puestos del Poder Judicial, de conformidad con la Ley de Presupuesto Ordinario de la República, aprobada en el mes de noviembre anterior a la fecha en que se cometa la infracción de tránsito asociado a una medida alternativa de prestación de servicio de utilidad pública, que podrá ser de doscientas (200) horas hasta de novecientas cincuenta (950) horas de servicio, en los lugares y la forma que se dispongan por la autoridad jurisdiccional competente.”

“Artículo 393.- Será castigado con pena de cinco a treinta días multa:

Uso no autorizado de las vías públicas

- a) El que instale avisos o rótulos que, por semejanza, forma, o colocación puedan entorpecer la lectura de las señales oficiales de tránsito, la circulación de los vehículos o la visibilidad de las vías.
- b) El que coloque, dentro del derecho de vía, anuncios o rótulos con fines exclusivamente publicitarios, o bien, el que facilite, autorice o permita la permanencia de estructuras con publicidad que afecten la visibilidad o la seguridad vial o que carezcan de los respectivos permisos.
- c) El que utilice las vías públicas para realizar ventas o actividades lucrativas, reparación permanente de vehículos, actos de malabarismo, circenses, mendicidad u otros que obstaculicen el libre tránsito.

d) El que ocupe, sin la debida autorización, las vías públicas urbanas y suburbanas para construir tramos o puestos, con motivo de festejos populares, patronales o de otra índole.

Alteración de dispositivos y señales de tránsito oficiales

a) El que altere, dañe, retire sin autorización o realice un uso no autorizado de los dispositivos y las señales de tránsito oficiales.

Omisión de colocar señales o de removerlas

a) El que no colocale o removiére sin autorización las señales o avisos ordenados por la ley, los reglamentos o la autoridad, para indicar casas o lugares en que exista riesgo de hundimiento u otra amenaza o para precaver a las personas en un lugar de tránsito público, o quien apague una luz colocada como señal.

Molestias a transeúntes

a) El que obstruyere o, en alguna forma, dificultare el tránsito en las vías públicas o sus aceras, con materiales, escombros u objetos, o las cruzare con vehículos, vigas, alambres u objetos análogos, sin valerse de los medios requeridos por el caso para evitar daño o molestia a los transeúntes, si se hubieren colocado sin licencia de la autoridad.

Infracción de los reglamentos referentes a vías públicas

a) Quien infringiere las leyes o los reglamentos sobre apertura, conservación o reparación de vías de tránsito público, cuando el hecho no señale sanción más grave.”

ARTÍCULO 250.- Modificación del Código Procesal Penal

Se modifica el artículo 25 de la Ley N° 7594, de 4 de junio de 1996, y sus reformas, Código Procesal Penal, de manera que se lea así:

“Artículo 25.- Procedencia

Cuando proceda la suspensión condicional de la pena o en los asuntos por delitos sancionados exclusivamente con penas no privativas de libertad, el imputado podrá solicitar la suspensión del procedimiento a prueba siempre que, durante los cinco años anteriores, no se haya beneficiado con esta medida ni con la extinción de la acción penal por la reparación del daño o la conciliación. Para tales efectos, el Registro Judicial llevará un archivo de los beneficiarios.

No procederá la medida en los delitos dolosos, cuando el hecho se haya cometido por medio de fuerza en las cosas o violencia sobre las personas. La solicitud deberá contener un plan de reparación del daño causado por el delito, a satisfacción de la víctima de domicilio conocido, y un detalle de las condiciones que el imputado está dispuesto a cumplir, conforme al artículo siguiente. El plan podrá consistir en la conciliación con la víctima, la reparación natural del daño causado o una reparación simbólica, inmediata o por cumplir a plazos. Si, efectuada la petición, aún no existe acusación, el Ministerio Público describirá el hecho que le imputa.

Para otorgar el beneficio, son condiciones indispensables que el imputado admita el hecho que se le atribuye y que la víctima manifieste su conformidad con la suspensión del proceso a prueba.

En audiencia oral, el tribunal oír sobre la solicitud al fiscal, a la víctima de domicilio conocido, así como al imputado, y resolverá de inmediato, salvo que difiera esa discusión para la audiencia preliminar. La resolución fijará las condiciones conforme a las cuales se suspende el procedimiento o se rechaza la solicitud, y aprobará o modificará el plan de reparación propuesto por el imputado, según criterios de razonabilidad.

La suspensión del procedimiento podrá solicitarse en cualquier momento, hasta antes de acordarse la apertura a juicio, y no impedirá el ejercicio de la acción civil ante los tribunales respectivos.

Si la solicitud del imputado no se admite o el procedimiento se reanuda con posterioridad, la admisión de los hechos por parte del imputado no podrá considerarse como una confesión.

Cuando el plan de reparación del daño causado por el delito incorpore el servicio de utilidad pública, deberá observar las regulaciones del artículo 56 bis del Código Penal.”

ARTÍCULO 251.- Se reforman los artículos 3, 5, 6, 9, 10 y 22 de la, Ley N° 6324, de 25 de mayo de 1979, y sus reformas, Ley de Administración Vial, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 3.- La Administración Vial estará constituida por 1) el Cosevi, 2) La Dirección General Educación Vial, 3) la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, 4) la Dirección General de la Policía de Tránsito.”

“Artículo 5.- La Junta Directiva es el órgano máximo del Cosevi y está integrada por los siguientes miembros:

- a) El ministro o la ministra de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien la presidirá.

- b) El ministro o ministra de Educación Pública o su delegado.
- c) El ministro o ministra de Salud o su delegado.
- d) Un representante de los gobiernos locales.
- e) Un representante de la sociedad civil.

Los miembros definidos en los incisos d) y e) deben tener formación afín a los temas de seguridad vial.

La Junta Directiva nombrará a una persona para el cargo de vicepresidente, por períodos anuales.

Todos los funcionarios a que se refiere el presente artículo fungirán como miembros de la Junta Directiva mientras se encuentren nombrados en sus respectivos cargos. Cuando se trate de delegados, su condición quedará supeditada a la vigencia del nombramiento del titular.

El presidente de la Junta Directiva tendrá la representación judicial y extrajudicial del Cosevi, con las facultades que determina el artículo 1253 del Código Civil para los apoderados generalísimos y las facultades que le otorgue, de manera expresa, la Junta Directiva para los casos especiales. El presidente de la Junta Directiva podrá otorgar poderes generales, judiciales y especiales, cuando sea de comprobado interés para el Cosevi.

Para designar a los representantes que no sean funcionarios públicos, las organizaciones debidamente inscritas y acreditadas deberán remitir una nómina integrada por tres candidatos, de entre los cuales el Consejo de Gobierno escogerá atendiendo criterios de idoneidad.

Artículo 6.- Formarán cuórum tres de los miembros y los acuerdos se tomarán por el voto afirmativo de la mayoría absoluta."

Artículo 9.- El Consejo tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, para identificar problemas de seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes.
- b) Conocer y aprobar orientaciones, prioridades y proyectos para programas de promoción de la seguridad vial;
- c) Resolver, regular y proponer la reglamentación concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en donde la Ley de Tránsito tenga jurisdicción, así como en todos los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.
- d) Aprobar los montos de los resarcimientos, cobros, permisos, certificaciones, daños en señales viales, escoltas especiales, cursos, materiales de estudio, traslados originados en los distintos servicios

que prestan las Direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito.

e) Administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las Direcciones de Ingeniería de Tránsito, de Educación Vial, de la Policía de Tránsito, y el propio Cosevi; y

f) Conocer, tramitar y resolver cualquier otro asunto que le someta el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Artículo 10.- Para el cumplimiento de sus funciones el Consejo contará con los siguientes recursos, que formarán el Fondo de Seguridad Vial:

a) Las sumas que se le asignen en los presupuestos ordinarios de la República.

b) El treinta y tres por ciento (33%) de la prima comercial del seguro obligatorio de vehículos. Las entidades aseguradoras serán consideradas para estos efectos como agentes de retención y de percepción conforme al Código de Normas y Procedimientos Tributarios, Ley N° 4755, de 29 de abril de 1971, y sus reformas de la suma recaudada por concepto de seguro obligatorio de vehículos;

c) Los ingresos provenientes de las multas por infracciones de tránsito establecidas en esta ley.

d) Las donaciones que reciba tanto de los entes descentralizados del Estado, a los cuales se les autoriza para hacerlas, así como de personas físicas o jurídicas del sector privado.

e) Los ingresos originados en los distintos servicios que prestan las Direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito y el propio Cosevi.

f) Los aportes complementarios que acuerde la Junta Directiva del Consejo Nacional de Vialidad, con el fin de apoyar programas para mejorar la seguridad vial.

Los recursos de este fondo serán administrados de conformidad la Ley N° 8131, de 16 de octubre de 2001, Ley de Administración Financiera y Presupuestos Públicos.”

“Artículo 22.- El Cosevi tendrá, como parte de su estructura orgánica, una Dirección Ejecutiva subordinada a la Junta Directiva y que estará a cargo de un director ejecutivo, quien será el funcionario de mayor jerarquía para efectos de su dirección y administración.

El director ejecutivo del Cosevi será nombrado por la Junta Directiva y su cargo expirará con el nuevo nombramiento que efectúe aquella.”

CAPÍTULO III DEROGATORIAS

ARTÍCULO 252.- Se derogan los artículos 1, 2 y 3 del capítulo I y los artículos 4, 6 incisos a) y c), 11 y 12 del capítulo II, de la Ley N° 8696, de 17 de diciembre de 2008, Reforma Parcial de la Ley N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, y toda otra disposición legal, en materia penal, de tránsito y administración vial que se le oponga.

ARTÍCULO 253.- Esta ley es de orden público y deroga todas las demás disposiciones legales en materia de tránsito y administración vial que se le opongan o resulten incompatibles con su aplicación.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I.-

El MOPT, en el plazo de un año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, deberá proceder conforme a los procedimientos previstos en esta ley, a la donación o al remate de los vehículos que se encuentran ubicados en los depósitos de vehículos detenidos por infracciones a la Ley N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, en fecha anterior al 28 de febrero del año 2010, y cuya identificación mediante número de placa, número de motor o VIN, no sea posible, de modo que se impida la expresa e individualizada citación, necesaria para el resguardo de situaciones planteadas en vía judicial.

TRANSITORIO II.-

A los vehículos que se encontraban en puertos de embarque, en tránsito o en almacenes fiscales al 23 de diciembre de 2008, se les exime del cumplimiento de los requisitos del inciso m) del artículo 32 de la presente ley. El importador del vehículo eximido que lo traspase a un tercero, deberá informar por escrito al adquirente sobre los dispositivos con que no cuenta el vehículo en razón de esta norma.

TRANSITORIO III.-

Se otorga al Cosevi, un plazo máximo de veinticuatro meses contados a partir de la publicación de esta ley, para poner en práctica la dirección electrónica vial. Vencido dicho plazo, toda comunicación se realizará a la dirección que suministre el usuario.

TRANSITORIO IV.-

Se otorga al Cosevi, un plazo máximo de veinticuatro meses contados a partir de la publicación de esta ley, para que realice los estudios de demanda necesarios y efectúe los procedimientos de contratación respectivos, a efecto de disponer en las distintas oficinas regionales en que se expidan licencias de conducir, de profesionales en medicina capacitados para realizar el examen médico general definido en esta ley, o bien, para que realice los procedimientos pertinentes, a fin de acreditar médicos particulares que realicen el examen médico general referido. Previo a la expiración de dicho plazo, se continuará realizando el examen médico general por un médico generalista, en consulta privada.

TRANSITORIO V.-

El sistema de evaluación permanente de conductores entrará en vigencia en un plazo de seis meses contado a partir de la publicación de la presente ley. Durante dicho lapso, seguirá rigiendo el contenido actual de la Ley N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, respecto al sistema de puntos.

Durante este plazo, el Cosevi deberá desarrollar campañas de información y divulgación, con el fin de que las personas conductoras se concienticen de los alcances y fines que dicta esta ley y sus efectos.

TRANSITORIO VI.-

Se autoriza al Cosevi, por un plazo máximo de veinticuatro meses contados a partir de la publicación de esta ley, a realizar gastos corrientes e inversiones con cargo al Fondo de Seguridad Vial, a fin de ejecutar las disposiciones de esta ley, en el ámbito de sus competencias.

TRANSITORIO VII.-

A la entrada en vigencia de la presente ley, cada conductor mantendrá el cómputo de los puntos que tuviese aplicados a su licencia con base en la ley anterior, los cuales serán ajustados de conformidad con los parámetros definidos por esta ley, en el tanto no impongan condiciones más gravosas a los infractores.

TRANSITORIO VIII.-

El Cosevi mantendrá las licencias expedidas en clase, tipo y periodo de vigencia, que hayan sido emitidas y se encuentren vigentes, al momento de la publicación de la presente ley.

TRANSITORIO IX.-

Se otorga un plazo de seis (6) meses contado a partir de la publicación de esta ley, para que los conductores acreditados y los propietarios de vehículos acudan ante el Cosevi a reportar o actualizar su dirección electrónica vial, para los efectos de comunicar los distintos actos establecidos en esta ley.

TRANSITORIO X.-

Se otorga a las entidades administradoras de puertos, públicas y privadas, un plazo de un (1) año a partir de la publicación de esta ley, para implementar e instalar los respectivos sistemas de pesaje, en cumplimiento del inciso g) del artículo 124.

TRANSITORIO XI.-

Se otorga al Cosevi y a las autoridades migratorias y aduaneras, un plazo de un (1) año a partir de la publicación de esta ley, para implementar y poner en funcionamiento los controles de información y las ordenanzas establecidas en el artículo 195 de la presente ley.

TRANSITORIO XII.-

Se otorga al MOPT, un plazo máximo de dieciocho meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para que ponga en funcionamiento los laboratorios móviles para la toma de las muestras y pruebas confirmatorias o de contraste y disponga del personal capacitado, establecidos en el artículo 223.

Hasta el plazo máximo aquí indicado, cuando el interesado requiera al oficial de tránsito actuante la realización de otra prueba, ya sea de sangre, orina u otra análoga según la naturaleza de la prueba originalmente practicada, aquel procederá a su traslado inmediato a la clínica u hospital de salud, público o privado que así se le indique; y que conste en la lista oficial de centros autorizados por el Ministerio de Salud que deberá enviarse a la Dirección General de la Policía de Tránsito y al Cosevi para su divulgación. En esos centros se deberá practicar la prueba sin necesidad de orden judicial y se entregarán los resultados al oficial actuante a la mayor brevedad posible, para que proceda según corresponda.

TRANSITORIO XIII.-

Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Justicia y Paz y el Registro Nacional adoptarán las medidas necesarias para implementar el procedimiento de identificación vehicular establecido en el artículo 23 de esta ley.

TRANSITORIO XIV.-

Se otorga al Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero (Conassif) un plazo de seis (6) meses, a partir de la publicación de esta ley, para proponer al Poder Ejecutivo la reglamentación del capítulo referido al seguro obligatorio automotor.

TRANSITORIO XV.-

Se otorga al Poder Ejecutivo un plazo de seis (6) meses contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para formular el reglamento requerido por el artículo 37 de la presente ley. Específicamente en lo que concierne los límites de emisiones contaminantes de los vehículos automotores. En este plazo podrá utilizar supletoriamente lo establecido en el decreto N° 28280 MOPT-MINAE-S.

TRANSITORIO XVII.-

Hasta tanto no se promulgue una legislación especial que regule la Comunicación Visual Exterior en propiedad privada frente a las rutas nacionales; se determinen los órganos reguladores y supervisores y no se derogue el Decreto Ejecutivo 29253-MOPT denominado Reglamento de los Derechos de Vía y Publicidad Exterior, el MOPT se encargará de aprobar o denegar los permisos que se tramiten, en un plazo máximo de treinta (30) días naturales a partir de su solicitud. El criterio emitido por el MOPT prevalecerá en los casos concernientes a la materia frente a las rutas nacionales.

TRANSITORIO XVIII.-

Por un periodo de seis (6) meses, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los propietarios de los vehículos que no hayan presentado sus escrituras de venta ante el Registro Nacional confeccionadas con fecha anterior, podrán hacerlo sin el pago del impuesto de la transferencia de vehículos; pagarán únicamente los timbres respectivos y los derechos correspondientes, sin multa ni intereses.

TRANSITORIO XIX.-

Los procesos de impugnación iniciados al amparo de la Ley N° 8696, de 17 de diciembre de 2008, Reforma Parcial de la Ley N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, deberán concluir de acuerdo a lo establecido en dicha ley.

Las sanciones en firme que se deriven de tales procesos serán ajustadas a los parámetros establecidos en la presente ley, en el tanto no resulten más gravosas para el administrado.

TRANSITORIO XX.-

El MOPT deberá realizar las inclusiones presupuestarias correspondientes,

para que la totalidad de la planilla de la Dirección General de la Policía de Tránsito sea incorporada a su nómina y sufragada con su presupuesto, a más tardar en el año presupuestario siguiente a la publicación de la presente ley.

TRANSITORIO XXI.-

Las licencias tipo A-4 emitidas con anterioridad a la publicación de esta ley conservarán su validez hasta el vencimiento de las mismas. Para su renovación se otorgará una licencia A-3.

Rige a partir de su publicación.

Viviana Martín Salazar

Gloria Bejarano Almada

Manrique Oviedo Guzmán

Damaris Quintana Porras

Víctor Emilio Granados Calvo

Francisco Chacón González

Fabio Molina Rojas

Víctor Hernández Cerdas

DIPUTADOS

24 de marzo de 2011

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Especial de Tránsito, expediente N.º 17.770.

1 vez.—O. C. N.º 21001.—Solicitud N.º 43850.—C.-2205020.—(IN2011024239).