

LA NUEVA LEY DEL TRANSITO

Dr. Jorge Enrique Romero Pérez
 Catedrático Universidad de Costa Rica
 Profesor de la Facultad de Derecho
 Miembro del Instituto de Investigaciones Jurídicas

1	Introducción
2	Objeto de la Ley del Tránsito
3	Propósito de la Ley del Tránsito
4	Alcance
5	Yelocidad
6	Exámenes
7	Exámenes teóricos
8	Prácticos
9	Exámenes
10	Exámenes de conducir
11	Exámenes
12	Tarifa de pago
13	El pago de la tarifa de conducir
14	Conceder de una nueva licencia de conducir
15	Exento de los Exámenes de Tránsito
16	Alcance de la Ley
17	Artículo 128
18	Exámenes de conducir
19	Exámenes de conducir
20	Exámenes de conducir
21	Exámenes de conducir
22	Exámenes de conducir
23	Exámenes de conducir
24	Exámenes de conducir
25	Exámenes de conducir
26	Exámenes de conducir
27	Exámenes de conducir

RESUMEN

ABSTRACT

INTRODUCCION

I. ACCION DE INCONSTITUCIONALIDAD

II. ANALISIS DE LA LEY

1. Artículo 1
2. ¿Qué es un accidente de tránsito?
3. Traspaso de vehículos
4. Talleres
5. Velocidad
6. Distancia
7. Debida anticipación
8. Peatones
9. Donación
10. Conducción temeraria
11. Alcoholemia
12. Tasa de peaje
13. "El que huya del lugar del accidente..."
14. Creación de una nueva sección de la OIJ
15. Fondo de las Alcaldías de Tránsito
16. Multas fijas
17. Artículo 128
18. Partes impersonales
19. Extintor de incendios
20. Espejos retrovisores
21. Bocina o pito
22. Canasta o portaequipajes
23. Gases y humo
24. Control de emisiones
25. Contaminación del ambiente
26. Vehículos piratas
27. Licencias

28. Observación sobre choferes, vehículos de reparto, articulados y buses
29. Choferes y autoridades
30. Capacidad autorizada
31. Abandono de vehículos
32. Tránsito de peatones
33. Ciclistas

BIBLIOGRAFIA BASICA DE REFERENCIA

Observaciones sobre el texto, artículos de ley, etc.	28
ABSTRACT	29
INTRODUCCION	31
CONTENIDO	32
CONCLUSIONES	33

II. ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN DE LAS AFILIACIONES

1. Afiliación
2. Obligación de afiliación
3. Tránsito de afiliación
4. Tránsito
5. Voluntad
6. Inicial
7. Unión específica
8. Tránsito
9. Desección
10. Creación de una nueva afiliación
11. Afiliación
12. Tipo de pago
13. El deber legal de afiliación
14. Creación de una nueva afiliación
15. Tránsito de afiliación
16. Tránsito
17. Artículo 124
18. Primeros antecedentes
19. Efectos de afiliación
20. Obligación de afiliación
21. Afiliación
22. Causas de afiliación
23. Causa de afiliación
24. Causa de afiliación
25. Causa de afiliación
26. Afiliación
27. Afiliación

RESUMEN

Esta nueva ley en materia de tránsito presenta una serie de inconstitucionalidades y violaciones a las garantías y derechos fundamentales.

ABSTRACT

This new traffic law presents a series of unconstitutionality and violations to the guarantees and fundamental rights.

INTRODUCCION

Bajo el pretexto de los accidentes de tránsito y la seguridad en las vías públicas, se le ha dado un espaldarazo firme a una nueva Ley de Tránsito, a pesar de contener (esa legislación) una serie de disposiciones inconstitucionales. Por eso se hace necesario analizar esa ley y mostrar sus incongruencias y choques con la Carta Magna, tanto material como formal.

I. ACCION DE INCONSTITUCIONALIDAD

Bajo el número 1642-93 (4 de mayo de 1993) presenté la acción de inconstitucionalidad contra diversos artículos de esta ley, con base en el numeral 75 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional. A lo largo de los años de existencia de la Sala IV se tramitaron acciones de este tipo fundadas (*legitimitio ad causam activa*), bajo el criterio de admisión de:

No será necesario el caso previo pendiente de resolución cuando por la naturaleza del asunto no exista lesión individual y directa; o, se trate de:
la defensa de intereses difusos; o, que atañen a la colectividad en su conjunto

Dentro de esos supuestos se han tramitado un conjunto de acciones de inconstitucionalidad y se han rechazado otras. Se admiten o se tramitan a voluntad de la Sala IV; y, los criterios para ese rechazo o admisión, son de apreciación subjetiva y convencional de esa Sala IV. Por ello, de antemano no se sabe si una acción interpuesta ante esa sede judicial, será rechazada o admitida.

Esa acción de inconstitucionalidad N° 1642-93 de mayo de 1993, fue rechazada argumentando la Sala IV que no se adecuaba al artículo 75 citado.

La forma de contar con mayores posibilidades para que la acción de inconstitucionalidad sea admitida por la Sala IV es con base en los "partes de tránsito" hechos a determinadas personas por infracciones, a juicio del inspector del tránsito (en adelante, el inspector) llevados a los tribunales para el litigio respectivo. Para abarcar la mayoría de los artículos de la Ley en cuestión, tendrán que ser muchas personas las que presenten las acciones de inconstitucionalidad en contra del set de numerales de esa Ley. Así, se cumpliría con el artículo 75 de la ley de la materia que manda, en su primer supuesto, que:

Existe un asunto pendiente de resolver ante los Tribunales, inclusive de Hábeas Corpus o de amparo, o en el procedimiento para agotar la vía administrativa, en que se invoque esa inconstitucionalidad como medio razonable de amparar el derecho o interés que se considere lesionado.

II. ANALISIS DE LA LEY DE TRANSITO

1. Artículo 1: ámbito de acción

La presente ley regula la circulación de los vehículos, las personas y los semovientes.

¿Qué es un semoviente?

Los bienes semovientes son toda clase de ganado.

Evidentemente esta es una tontera de dicha ley. El Derecho regula a los seres humanos; y, no a los animales. La ley chilena es más adecuada ya que en su artículo 1 manda:

a la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquier clase de vínculos (...) (ley N° 18.290 del 7 de febrero de 1984).

Esta disposición está tomada de la anterior Ley de Tránsito (N° 5930) que también incluía a los semovientes.

Igualmente lo relativo a los semovientes es un eco de lo establecido en el *Acuerdo centroamericano sobre circulación por carretera*, firmado el 10 de junio de 1958 y ratificado por Costa Rica el 29 de julio de 1963 (en adelante nos referiremos a él como el *Acuerdo*). *Veamos algunos artículos de este Acuerdo:*

Artículo 3:

2. Los animales de tiro, carga o silla y el ganado suelto o en rebaños, deben ir al cuidado de alguna persona.
3. Los conductores deben en todo momento estar capacitados para controlar su vehículo o para guiar sus animales.
5. El conductor, en marcha normal, deberá dirigir su vehículo o sus animales por la derecha de la calzada (...).

Artículo 4:

1. Todo conductor debe mantener una velocidad racional y guiar con prudencia su vehículo o sus animales (...).

Artículo 6:

1. Todo conductor de vehículo o de animales que se aproxime a un cruce, debe cerciorarse de que la calzada que va a cruzar esté libre (...).

Artículo 8:

1. Se prohíbe el estacionamiento de vehículos o animales en las carreteras cuando puedan ocasionar molestias o peligros a los demás usuarios.

Artículo 51:

Conducción de animales aislados o en grupo:

1. La conducción de animales aislados o en grupo se debe hacer que no entorpezan la circulación y de que el cruce o rebasamiento se pueda hacer en buenas condiciones. Se utilizará un aparato sonoro adecuado para anunciar el paso de animales.
2. Los conductores de animales aislados o en grupo deberán llevar desde el oscurecer, fuera de las poblaciones, algún farol o linterna que sea perfectamente visible, especialmente desde atrás.
3. Los conductores de rebaños deberán ser tantos como se precise para conducirlos con seguridad.
4. En ningún caso deberán circular animales sin conductores o guías.

Evidentemente en este *Acuerdo centroamericano* (que tiene nivel de tratado y es superior a las leyes costarricenses; y, por ende tiene una jerarquía superior a la Ley de Tránsito) se regula jurídicamente la conducta de seres humanos (los guías o conductores de los animales). La responsabilidad es de tales guías. Esta situación se da en las zonas rurales en las cuales hay fincas lecheras, por ejemplo.

Otro aspecto que llama la atención es que la ley se aplica también en las *vías privadas*.

Este lado de la cuestión puede dar lugar a arbitrariedad de los tráficos, ya que se pueden introducir a la *propiedad privada* para hacer *partes* (boletas de infracción de tránsito). Evidentemente existe aquí otro grave error de la ley, el cual viola la propiedad privada (artículo 45 de la Carta Magna —la propiedad privada es inviolable—).

Es el *artículo 198* el que se refiere a que la autoridad del tránsito, debidamente identificada, tiene la potestad de ingresar en las *calles privadas* a petición de algún dueño o inquilino.

Esta disposición del *artículo 198* debe ser eliminada por inconstitucional junto con lo que el legislador le añadió:

La potestad aquí establecida de ejercer actos de autoridad en los recintos dichos, es excepcional y únicamente para proteger a las personas y propiedades, y debe ejercerse guardando los límites generales de razonabilidad, proporcionalidad y normalidad.

¿Quién garantiza que ese será el comportamiento del tráfico?

Lo relevante es que esa norma es inconstitucional porque viola la propiedad privada; siendo innecesario que el tráfico argumente que entró porque el "dueño o el inquilino" se lo pidió.

2. ¿Qué es un accidente de tránsito?

El *artículo 3* de la ley lo define así:

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.

En el accidente de tránsito debe estar involucrado, al menos, un vehículo y producirse daños en los bienes, lesiones o muerte de personas, como consecuencia de la infracción a la presente ley.

Se debe recordar aquí, que la mayoría de los accidentes de tránsito son atribuibles al factor humano; pero, también el ambiente (las vías públicas, que están destrozadas) y la "cosa" (el vehículo) contribuyen en los accidentes.

3. Traspasos de los vehículos

En acta de la sesión de junio de 1991, propia de la subcomisión especial de la de Hacendarios, hicimos la observación de que los trámites de traspaso de vehículos se hacía más burocrática y pusimos el ejemplo de los Estados Unidos en donde ese traspaso es simple, por el mero endoso del documento de propiedad (en el mismo sentido se pronunció el Dr. Luis Paulino Mora).

Son los artículos 8 y siguientes, los que regulan esta materia. En ella, el notario público tiene una serie de responsabilidades al efectuar la escritura pública de ese traspaso. Existe la obligación de enviar esos documentos al Registro de Vehículos dentro de los 8 días hábiles siguientes a su firma por el notario. Si se incumple esta obligación, *el artículo 131, inciso c)* le impone una multa de cinco mil colones.

Se debe observar que en materia de bienes inmuebles no existe esa obligación ni la sanción respectiva.

Como esta ley fue redactada, en sus borradores originales por ingenieros, se explica esa obligación/sanción; y el hecho de tasarla para el cobro de honorarios como si se tratara de una mera fecha cierta, que es uno de los actos notariales que tiene un precio bajo. Además, de esta observación, el hecho de haber sido redactada, en su mayoría de artículos, por ingenieros hizo que el proyecto de ley tuviera muchos errores jurídicos que fueron corregidos (algunos) en las comisiones de la Asamblea Legislativa; y, al tenor de las indicaciones de los documentos de la Corte Plena (22 de abril de 1922) y de la Sala IV (1° de diciembre de 1992) y de las observaciones hechas por los profesores de Derecho Penal, Dr. Luis Paulino Mora, Lic. Alfredo Chirino y este servidor (Acta de junio de 1991, Comisión de Hacendarios). Sin embargo, un buen lote de observaciones de estos documentos fueron desoídos por los diputados al darle la votación final al proyecto que se convirtió en ley.

4. Talleres

También existen obligaciones y multas para los dueños de los *talleres* de reparación de vehículos. Señala *el artículo 13*:

Los propietarios de los vehículos y los dueños de los talleres mecánicos de enderezado y pintura u otros similares, deberán informar, por escrito a la Dirección General de Transporte Público y con no menos de 3 días de anticipación, cualquier acto que se propongan realizar y que tenga por objeto modificar alguna de las características de un vehículo.

La sanción por incumplir esta obligación es de cinco mil colones (*art. 131, inciso ch*).

Evidentemente el objetivo de esta norma es controlar los cambios que se dan en los vehículos dentro de la perspectiva de la prevención del delito.

5. Velocidad

El artículo 83 de la ley establece que:

Para comprobar la velocidad que lleva un vehículo, las autoridades de tránsito podrán utilizar, indistintamente,

- el radar pistola;
- el radar cámara incorporada;
- el cronómetro;
- el sistema de vigilancia automática;
- o cualquier otro sistema que establezca la Dirección General de Policía de Tránsito.

En el sistema de vigilancia automática, deben cumplirse los requisitos establecidos en *el artículo 149* de esa ley.

Artículo 149:

Se refiere a los partes impersonales, que oportunamente tendrán el análisis respectivo.

Agrega *el numeral 83* que:

El interesado tiene derecho a que, de inmediato, se le muestre el aparato con la medición de la velocidad, si éste se ha utilizado; y, a impugnar esa medición por cualquier medio de prueba.

Cabalmente, esos dispositivos técnicos que indica *el numeral 83* no son confiables. El propio Presidente de la Sala IV, el Dr. Luis Paulino Mora ante la subcomisión de la Comisión de Hacendarios, en junio de 1991, página 14 y 15 del acta respectiva, manifestó:

Los radares fueron desechados en los Estados Unidos hace muchos años porque tienen una altísima posibilidad de error.

Ante estas observaciones, en lugar de eliminar esos radares, nada confiables, y otros medios electrónicos de medición de velocidad —manipulados por los *tráficos*—, es que se añadió al numeral citado aquello de que:

El interesado tiene derecho a que, de inmediato, se le muestre el aparato con la medición de la velocidad, si éste se ha utilizado,

estableciendo esa norma que el interesado puede impugnar esa medición por cualquier medio de prueba.

De acuerdo con esta disposición, el interesado (perjudicado) bien probar por testigos que iba a una velocidad menor, ya que el propio artículo 83 manda que se puede hacer uso de cualquier medio probatorio.

6. Distancia

El artículo 85 manda que:

El conductor de un vehículo que circule por la vía pública debe mantener la *distancia razonable y prudente*, que garantice la detención oportuna en caso de que el vehículo que lo precede frene intempestivamente.

La multa por violar ese numeral es de dos mil colones, a juicio de quién? Del que aplica la ley en la calle: el agente de tránsito (o tráfico). (Ver numeral 132, inciso k). Esta norma da lugar a la arbitrariedad del tráfico, pues éste define cuándo un chofer no maneja guardando la distancia "*razonable y prudente*".

Esta disposición es una repetición de los letreros que algunos camiones de carga ponen en el cajón, en la parte trasera: "guarde su distancia". Una cosa es un letrero en un vehículo y otra son las multas de dos mil colones al capricho de los tráficos. En este artículo hay margen enorme para las arbitrariedades de los agentes del tránsito.

7. Debida anticipación

Con este concepto jurídico indeterminado de "debida anticipación" y que queda a la arbitrariedad de los tráficos, se multa con dos mil colones la infracción a este numeral (art. 132, b). Esta disposición manda que:

Toda modificación en las velocidades, en la dirección o en la situación de un vehículo en marcha o estacionado, debe señalarse con la *debida anticipación* y en forma reglamentaria; pero, la señal no otorga derecho a ejecutar la maniobra si con ella se pone en peligro la seguridad de otros vehículos o peatones (art. 86).

8. Peatones

De acuerdo con el numeral 105 en las zonas urbanas los peatones deben transitar solo por las aceras y cruzar las calles en las esquinas. De acuerdo con el artículo 132, los peatones que violen ese numeral 105 se les aplica una multa de dos mil colones.

¿En qué país estamos? La mayoría de la población en nuestro país es pobre y estamos hace rato en una crisis económica, entonces que va a pasar? Los tráficos, con sus libros de partes andarán detrás de las personas para imponerles multas de dos mil colones?

9. Donación

El artículo 73 manda que toda persona que adquiera, renueve o solicite el duplicado de la *licencia* de conducir, debe llenar un formulario en el que manifieste su consentimiento u oposición para donar todos sus órganos y tejidos o partes de ellos cuando ocurra su muerte. La Dirección General de Educación Vial tomará las medidas administrativas necesarias para que, en el documento de la licencia, conste la decisión de cada conductor.

Agregándose que el contenido del formulario será propuesto por la Caja Costarricense de Seguro Social y emitido mediante Decreto Ejecutivo.

Sin duda hay una lesión a la intimidad.

Por ejemplo, un *testamento* puede ser hecho por el testador cuantas veces así lo quiera, modificándolo y reformándolo de acuerdo a su voluntad. Entonces, cómo es posible que en lo relativo a la *licencia* de conducir, sea una obligación llenar un formulario donde se expresa si se dona o no (total o parcialmente) el cuerpo de cada poseedor de dicha *licencia*. Aquí hay un roce con la libertad personal y con la intimidad. El Estado no me puede obligar a pronunciarme sobre mi propio cuerpo en punto a si lo dono o no.

10. Conducción temeraria

El artículo 106 define lo que es la conducción temeraria, así:

El conductor temerario es aquel que conduce su vehículo en las condiciones siguientes:

- a) En estado de *ebriedad*, de acuerdo al numeral 107, inciso c) de esta ley =
 - Si la concentración de alcohol en la sangre es igual o mayor a 100 miligramos por cada 100 mililitros de sangre (0,10).
- b) Bajo los efectos de drogas o de sustancias enervantes (debilitantes) o depresoras del sistema nervioso central, de acuerdo con las definiciones que al respecto haya establecido el Ministerio de Salud.

c) En carreteras de 2 carriles con sentidos de vía contraria, al conductor que rebase a otro vehículo en curva horizontal excepto en el caso que el señalamiento vial lo permita expresamente.

Aquí hay que indicar que en muchas carreteras la señalización no existe o está casi sin puntura (o, hay señalizaciones superpuestas). Es decir, en el ámbito de "ojos de gato" y señalización general, las cosas andan muy mal.

ch) Al conductor que circule en cualquier vía pública, a una velocidad superior a los 120 kms/hora o que circule con 40/ kms/hora o más de exceso sobre el límite de velocidad, para las vías en que el límite de velocidad establecido sea igual o superior a los 40 kms/h.

d) Al conductor que circule a 70 kms/h o más en vías cuyo límite de velocidad establecido sea inferior a 40 kms/h. En esta disposición hay un bache entre los 40 y los 70 kms/h; es decir qué ocurre si el conductor a más de 40 y menos de 70 kms/h? En este caso no hay conducción temeraria, para los efectos de las sanciones de la ley.

e) Aquí están los peligrosos piques o concursos que establecen los conductores "temerarios", y de los cuales han resultado muertas varias personas en el país.

El artículo diferencia el pique de las competencias autorizadas por el MOPT (Dirección General de Ingeniería de Tránsito) de vehículos y de bicicletas. Propiamente el *pique* sí está sancionado:

- Al conductor que, en la vía pública, participe en concursos de velocidad o "*piques*", ya sea contra otro vehículo, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo.

11. Alcoholemias

De acuerdo al artículo 107 se establecen límites para determinar el estado de quienes conducen bajo los efectos del alcohol:

a) Si la concentración de alcohol en la sangre es menor a 50 miligramos por cada 100 mililitros de sangre (0,05%), se está en estado de *sobriedad*.

b) Si la concentración de alcohol en la sangre es igual o mayor a 50 miligramos por cada 100 mililitros de sangre (0,05%), pero menor que 100 miligramos de alcohol por cada 100 mililitros de sangre (0,10%), se está en estado de *pre-ebriedad*.

c) Si la concentración de alcohol en la sangre es igual o mayor a 100 miligramos por cada 100 mililitros de sangre (0,10%), se está en estado de *ebriedad*.

Existen pues, tres estados: { - sobriedad;
- pre-ebriedad; y
- ebriedad.

Por su parte el artículo 199 manda que:

Las autoridades de tránsito, cuando medie un motivo razonable, puede requerir al conductor sospechoso de conducir bajo los efectos del licor o drogas enervantes (debilitantes) de uso no autorizado, de acuerdo con la legislación vigente y las normas que dicte el Ministerio de Salud, para que se realice pruebas químicas de su sangre, aliento u orina, con el propósito de determinar el contenido de estos agentes. Sin embargo, el conductor tiene derecho a escoger el tipo de prueba dentro de las que sean técnicamente procedentes.

Por meras sospechas, a criterio del tráfico, no se puede detener a las personas, ya que esto viola el artículo constitucional 36 que establece la presunción de inocencia y de que nadie puede ser obligado a confesar contra sí mismo. El propio Presidente de la Sala IV, Dr. Luis Paulino Mora manifestó en la subcomisión especial (de la Comisión de Hacendarios) en junio de 1991 (acta respectiva) que la simple sospecha no puede ser un motivo suficiente para inmiscuirse en mi esfera privada de acción (*idem*, p. 11, párrafo tercero).

Se debe proteger la presunción de inocencia y el debido proceso (defensa o principio del contradictorio) (nuestra investigación publicada en la Revista de Ciencias Jurídicas N° 61, 1988, pp. 153 a 188; y, voto de la Sala IV, N° 1739-92, expediente N° 1587-90).

El Tribunal Supremo de España ha dicho que: esta prueba de la alcoholemia debe dejar a salvo la publicidad, la contradicción y la inmediatez, es decir, los principios del debido proceso (sentencias Nos. 100 y 145 de 1985). Añadiendo que la prueba alcoholimétrica hace necesario en garantía del derecho a la defensa y a un proceso público con todas las garantías, que el interesado tenga conocimiento de cuanto pueda contribuir a que dicha prueba se verifique con las máximas garantías (sentencias del 3 y 28 de 1985, 18 de febrero de 1988 y 5 de diciembre de 1989).

De no tener esas características de proyección al interesado en lo referente al debido proceso y a la presunción de inocencia, al test alcoholimétrico no se le puede atribuir valor probatorio con entidad suficiente para desvirtuar la presunción de inocencia (sentencia del 18 de febrero de 1988 y del 5 de enero de 1990) (cf. *Conducción automovilística y prueba de alcoholemia* (Madrid: Tecnos, 1991, pp. 16 a 19).

Desde la Asamblea del 24 de octubre de 1954, la Unión Belga y Luxemburguesa de Derecho Penal manifestó que se debe renunciar a los términos de borrachera, embriaguez o estado peligroso proponiendo el concepto de "intoxicación etílica o alcohólica". (cf. Pilar Gómez Pavón, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, Barcelona: Bosch, 1985, pp. 54 y 55).

¿Cómo definir, entre otras formas, la alcoholemia?

Alcoholemia: Es la cantidad de alcohol contenida en la sangre. (Gómez, cit., p. 56).

Pero, *la cantidad de alcohol buscada*, no resulta, sin más de la cantidad de alcohol en la sangre. Hay que tomar en cuenta el peso de la persona. De este modo, multiplicando la *tasa de alcoholemia* (cantidad de alcohol en la sangre) por el peso del sujeto nos da la *cantidad de alcohol buscada*.

Estas tasas de alcohol no pueden indicarnos, en forma alguna, la cantidad ingerida, ya que la absorción del alcohol introducido al aparato digestivo nunca se hace de una manera idéntica para todas las personas, ya que hay que tomar en cuenta si se toma el alcohol con el estómago lleno o vacío, estado de funcionamiento del hígado, tiempo del proceso de ingestión del alcohol, cantidad de alcohol eliminada por la sangre, etc. También, influyen en las tasas de alcoholemias, la edad, sexo, habituación, etc. de las personas (cf. Gómez, pp. 57 a 58).

Por ello cabe indicar que la *tasa de alcoholemia* solo puede proporcionar-nos una primera prueba de la influencia del alcohol sobre el conductor; pero, en modo alguno se trata de una pausa definitiva, ya que con las mismas *tasas de alcoholemia* la influencia sobre el conductor (chofer) puede ser diferente de conformidad con las características personales de cada persona (cf. Gómez, p. 59).

Por esa razón, es que se prefiere un examen clínico completo del chofer, lo más rápido posible ya que (aunque con lentitud) el alcohol se va eliminando paulatinamente de la sangre. (*idem*).

¿Cuáles son los efectos del alcohol —entre otros—?

1. *Síquicos*: exceso de desconfianza,
(subjetivos) {
 - agresividad
 - euforia
 - sobrevaloración de capacidades personales

2. *Físicos*
(objetivos) {
 - alargamiento del tiempo de reacción
 - defectos en la visión
 - falta de coordinación
 - alteración de la percepción

(cf. Gómez, p. 65).

Los párrafos siguientes del artículo 199 mandan:

Los exámenes de sangre y de orina pueden realizarse en cualquier centro de salud pública autorizado por el Ministerio de Salud y sus funcionarios están obligados a administrar la prueba.

En el caso de la prueba del aliento, será administrada por medio de alcosensores u otros dispositivos, debidamente calibrados por las autoridades de tránsito adiestradas en su uso.

Si el conductor se niega a que se le realice el examen o escoge la prueba del aliento y el resultado arroja un exceso en los límites de alcohol en la sangre, los cuales prevé esta ley, solo podrá presentar a su favor como prueba técnica de descargo, el resultado de una prueba de sangre realizada por un profesional previamente autorizado por el Ministerio de Salud, dentro de los 30 minutos posteriores a la hora indicada en la boleta de citación respectiva.

La autoridad está en la obligación de acompañarlo a efectuarse el examen.

La propia Sala IV ha sostenido que la integridad física de las personas está por encima de la investigación de un delito y sostiene que la prueba del aliento tiene que hacerse por los medios y las personas idóneas (documento de la Sala IV enviado a la Asamblea Legislativa el 1º de diciembre de 1992).

El Dr. Luis Paulino Mora manifestó en junio de 1991 en la subcomisión de la Comisión de Hacendarios del Poder Legislativo que el hecho de que mi cuerpo sea tomado como prueba contra uno mismo requiere aceptación personal.

De ahí que esas pruebas con líquidos del cuerpo humano (aliento, sangre, orina, semen, etc.) no pueden hacerse contra la voluntad de la persona a la cual se le van a esgrimir en su perjuicio, ya que ello viola el artículo 36 de la Carta Magna:

En materia penal, nadie está obligado a declarar contra sí mismo.

En esta materia los artículos de la Ley de Tránsito que violan la Constitución Política son: 107, 108, 130, e; 131, k; 134, a; 139, c; 149 y 200.

De acuerdo con la ley hay dos grados de ingestión alcohólica:

* *pre-ebriedad; y,*

* *ebriedad, al tenor del artículo 107, b (supra).*

El estado de *pre-ebriedad* da lugar a una multa de diez mil colones (artículo 130, inciso k); y, a la suspensión de la licencia por 3 meses a los choferes que reincidan en un lapso de 2 años en ese estado de *pre-ebriedad*.

Por lo que corresponde a la *ebriedad*, la sanción es de veinte mil colones de multa y la suspensión de la licencia por 6 meses (artículos 106, 129, e; y, 133, a).

En este aspecto debe desaparecer la situación de la *pre-ebriedad*, ya que se está sobrio o ebrio. Y, por otro lado, insistimos en los argumentos que hemos dado respecto de la situación ética y el manipuleo a cargo de los tráficos en perjuicio de los derechos de las personas, en el terreno de la arbitrariedad de la autoridad en las vías públicas.

Igualmente indicamos que en la prueba del aliento, si la "boquilla" no es desechable tiene el grave problema de la contaminación bacteriológica.

12. Tasas de peaje

El artículo 133, inciso b) es inconstitucional:

Se suspenderá la licencia de conducir, por 6 meses, a los conductores que evadan el pago de las tasas de peaje, de conformidad con el artículo 214 y con el inciso f) del numeral 130 de esta ley.

La suspensión será de un año, para los conductores que reincidan en cualquiera de las faltas anteriores en un lapso de 2 años.

Además de quitarle la licencia al chofer, en este caso, le imponen una multa de diez mil colones.

Por ello el Magistrado Dr. Rodolfo Piza dijo que esa norma (quitarle la licencia por 6 meses a un chofer por no pagar una tasa de peaje), viola los principios constitucionales de razonabilidad, proporcionalidad y equidad. (Cf. voto de la Sala IV N°. 3834-92 de la Sala IV del 1° de diciembre de 1992).

Es decir se da una desproporción, una irrazonabilidad e injusticia entre una falta de no pagar la tasa de peaje, por un lado; y por otro, la sanción de una multa de diez mil colones más quitarle la licencia de manejar por 6 meses a una persona que vive (él y su familia) manejando vehículos o que se gana la vida trasladándose a su lugar de trabajo conduciendo su vehículo. Aquí, también, se viola el derecho humano y constitucional del derecho al trabajo (artículo 56 de la Constitución Política).

13. "El que huya del lugar del accidente..."

(Declarado inconstitucional por la Sala IV el 3 de febrero de 1993).

De acuerdo con el artículo 129, b) se impone una multa de veinte mil colones, sin perjuicio de sanciones conexas al que huya o se aleje sin justa causa, después de ocasionar un accidente.

El Presidente de la Sala IV, Dr. Luis Paulino Mora, en junio de 1991, en la citada Acta (p. 18) de la subcomisión especial de la Comisión de Hacendarios, dijo:

"Si se me garantiza a mí que no estoy en la obligación de declarar contra mí mismo, no se cómo podría constituirse en la sanción señalada en el artículo 129 (de la ley) el hecho del abandono del lugar del accidente, acción constitutiva de delito según el Código Penal" (art. 328).

Artículo 328 del Código Penal:

El que, después de un accidente de tránsito en el que ha tenido parte y del que hayan resultado lesiones o muertes, se alejare del lugar para substraerse a su identificación o para eludir las comprobaciones necesarias, o el que habiéndose alejado por razones atendibles, omitiere después dar cuenta inmediata a la autoridad será reprimido con prisión de seis meses a dos años.

Este artículo fue declarado inconstitucional por la Sala IV el 3 de febrero de 1993, voto N° 525 por violar los numerales 36 y 39 de la Carta Magna (nadie está obligado a confesar contra sí mismo y la necesaria demostración de la culpabilidad, respectivamente).

En el voto Nº 525 del 3 de febrero de 1993 de la Sala IV se declaró inconstitucional el artículo 328 del Código Penal y por ende la misma disposición que contiene el artículo 129, b) de la Ley de Tránsito.

La Sala IV afirmó, entre otras cosas, que se viola el art. 39 de la Carta Magna, la presunción de inocencia, la necesaria demostración de la culpabilidad y una falta de razonabilidad legislativa ya que esa colaboración no es exigida para otro tipo de delitos mucho más grave. Se tiene que este artículo 129, b) citado ya está declarado inconstitucional al afirmarlo así la Sala IV respecto de la misma norma del Código Penal, artículo 328.

14. Creación de una nueva sección de la OIJ

La propia Corte Plena, en el documento citado, artículo XI, del 23 de enero de 1992, afirmó que la creación de una nueva sección de la OIJ para investigar denuncias que se presenten contra los inspectores de tránsito y otros funcionarios (artículo 245 de la Ley) en lo fundamental es una investigación puramente administrativa y que conforme a la ley de la OIJ, Nº 5524 del 7 de mayo de 1974, este organismo fue creado para el descubrimiento y verificación científica de los delitos. La Corte Plena señaló que se oponía a esa nueva sección de la OIJ y recomendaba suprimirla.

Añadió la Corte Plena que si se insistía, por parte del Poder Legislativo en mantener ese artículo 245, debía quedar claro que esos dineros, no afectarían para nada los ingresos regulares del Poder Judicial.

También aquí se daría un quebranto del artículo 9 de la Carta Magna que manda que:

“Ninguno de los Poderes puede delegar el ejercicio de funciones que le son propias”.

Efectivamente, en este caso, las funciones administrativas de policía son propias del Poder Ejecutivo. Por tal razón este artículo 245 es inconstitucional.

La OIJ fue creada para investigar delitos y como parte del Poder Judicial, como bien lo indicó la Corte Plena, *supra*.

15. Fondo de las Alcaldías de Tránsito

De acuerdo con los artículos 210 y 217 el 10% de las sumas recaudadas por multas servirán para financiar tanto a la nueva sección de la OIJ como a las alcaldías de tránsito.

Esta disposición es violatoria del principio constitucional de la sana gestión de la Administración Pública, ya que con los montos de las multas, también impuestas por esas alcaldías, se financiarán éstas. Por lo tanto son “jueces y partes” en el interés de recaudar la mayor cantidad de dinero para que ese 10% sea cada vez más grande, gracias a que son autoridades judiciales que se benefician directamente con sus propias sentencias condenatorias.

Este artículo viola los principios constitucionales de una sana gestión pública y el debido cumplimiento de las funciones jurisdiccionales por parte de los respectivos tribunales.

16. Multas fijas

Los artículos 128, 129, 130 y 131 atañen a multas fijas y altas. La Corte Plena, en sesión del 23 de enero de 1992 expresó sobre este tema:

El sistema de multa fija (...) no es el más adecuado, por lo que se sugiere seguir el sistema de días multa que contiene nuestro Código Penal en su Libro Tercero, de las Contravenciones, por las siguientes razones:

En el sistema de días multa el infractor debe pagarla de acuerdo a sus ingresos, pudiendo comprobarse éstos fiscalmente o por la aplicación de los salarios mínimos.

De esta forma el Alcalde de Tránsito dicta sentencia en días de ingreso y no en cantidades concretas de dinero, lográndose también con este sistema la actualización automática, sin necesidad de cambiarla cada vez que fluctúa la moneda o que ésta pierde valor adquisitivo.

Otro problema —agrega la Corte Plena— no jurídico, pero que no deja de tener importancia, a la hora de decidir cuál es el mejor, es que con el sistema de días multa existe menor posibilidad de corrupción, pues impide cualquier eventual tentación, que con el sistema de multa fija tan elevada podría fomentarse, a pesar de las previsiones que al respecto se toman en el proyecto (ahora ley).

Agrega la Corte Plena que el sistema de días multa es más democrático, ya que toma en consideración a la hora de fijar la sanción, las condiciones económica y sociales de los infractores.

Las multas impugnadas son las de veinte, diez y cinco mil colones.

Con esas multas tan altas en un país subdesarrollado como el nuestro, en el cual la canasta básica mensual está en \$350 y el salario mensual promedio en \$150, siendo la población trabajadora mayoritaria, esas multas le confiscan el sueldo mensual a la clase de los trabajadores; y, atentan contra la clase media y baja. Recordamos además (aunque sea tan impreciso) que el ingreso per cápita en nuestra nación es de \$1800. Es decir, somos un país pobre, lo cual es un hecho público y notorio. Estas multas violan los principios constitucionales de equidad, proporcionalidad y razonabilidad constitucionales en el contexto propio y específico de nuestro país subdesarrollado.

Con el sistema de las multas fijas, ya citado supra, se viola también el artículo 33 de la Carta Magna que afirma que todo hombre es igual ante la ley. Efectivamente al establecer multas fijas en un país pobre como el nuestro (hecho público y notorio) se beneficia a la persona de clase alta o adinerada ya que le están cobrando lo mismo en multas que a los miembros de la clase media y baja, en la cual hay más de 600.000 personas en estado de pobreza. Se rompe el principio y la norma constitucional de igualdad en favor de los ricos del país (clase alta o superior) y en contra de los pobres, que son más del 50% de la población económicamente activa. Independientemente de las cifras sobre la pobreza en Costa Rica, el hecho cierto es que los pobres son una inmensa mayoría frente a una clase rica cada vez más pequeña, configurando una plutocracia.

En forma palpable de quiebra este principio de la igualdad en perjuicio directo de los miles de costarricenses que viven de la actividad de chofer o que son choferes para realizar su actividad principal de trabajo.

A lo anterior hay que añadirle que existe un timbre (impuesto) del 30% sobre las multas, destinado al "niño abandonado" y que el Patronato Nacional de la Infancia administra (Ratificación de la Resolución N° 18 del Consejo arancelario y aduanero centroamericano y reajuste tributario, Ley N° 7088 del 30 de noviembre de 1987, alcance N° 34-A a La Gaceta N° 229, del lunes 30 de ese mes y año, artículo 11). Además, se da el interés del 36% anual también sobre esas multas respecto del atraso en el pago de ellas (art. 183). Toda esta situación encarece enormemente estas multas en nuestro país subdesarrollado y con una masa de trabajadores empobrecidos por la crisis económica gestada desde los años finales de la década de los 70's.

17. Artículo 128:

Establece una facultad inconstitucional a la autoridad judicial para que eleve el monto de la multa hasta en un 100%. Esta disposición rompe los principios de seguridad, equidad, razonabilidad y proporcionalidad constitucionales, en daño directo de una población pobre mayoritaria en el país. Miles de trabajadores viven de manejar vehículos automotores. Esta clase de normas como las de quitarles la licencia de conducir con atropellos directos contra los pobres.

18. Partes impersonales

Artículo 149 de la Ley impugnada

Ya en épocas anteriores, el criterio del Poder Judicial fue negativo a estos partes impersonales (a la placa), que según la Ley se dan cuando el infractor no está presente o cuando no se identifique fehacientemente (claro a criterio del

respectivo tráfico). Ya la Corte Plena en el documento citado del 22 de abril de 1992 (en adelante Documento de la Corte) manifestó que esos partes pueden tener violaciones constitucionales ya que el supuesto infractor difícilmente encontrará elementos probatorios para defenderse y desvirtuar lo que el parte del tráfico afirme.

Agrega el Documento de la Corte que tampoco el uso de (imperfectos e inseguros) sistemas electrónicos de vigilancia automática u otra tecnología similar (entrándose de partes impersonales) soluciona el problema, más bien lo complica, porque siempre son partes impersonales, ya que —además— le será más difícil el supuesto infractor defenderse, lo cual viola el artículo 39 de la Constitución Política. La Corte Plena es del criterio que este artículo de los partes impersonales se debe eliminar.

A lo anterior se añade que el requisito de la firma del testigo (que es compañero y camarada del tráfico, es decir, otro tráfico) nada soluciona del problema constitucional, ya que se trata de otro tráfico; y, pone al supuesto infractor del parte impersonal es una situación casi imposible de probar a su favor. Sin duda alguna este numeral 149 (y, los demás en donde se inserte el parte impersonal) tienen que ser eliminados).

19. Extintor de incendios(*)

Este artículo 31 se refiere a que todo vehículo automotor, sus remolques y semirremolques, de propiedad privada o de entidades públicas, deben cumplir obligatoriamente, con los siguientes requisitos mínimos referentes a los dispositivos y a las medidas de seguridad:

- p) Estar previstos de por lo menos un extintor de incendios en perfecto estado de funcionamiento, cuando se trate de vehículos de transporte público y de los que transportan materiales peligrosos.

En el Reglamento que se publique tiene que indicarse la capacidad y las cargas adecuadas, ya que con la redacción de este inciso cualquier extintor podría servir para cumplir con este requisito; pero, podría ser uno inadecuado para la clase de vehículo en donde podría surgir el fuego.

(*) Cf. Ing. Héctor Monge. *Para un análisis de la Ley de Tránsito*, inédito, 1993, San José.

20. Espejos retrovisores

En ese mismo artículo 31, inciso d) se establece que los vehículos automotores deben tener espejos retrovisores. Así los automóviles, autobuses, busetas y microbuses deben contar con un espejo retrovisor interior y con dos exteriores colocados, uno al lado izquierdo y el otro al lado derecho del vehículo. Los automotores de carga deberán tener dos espejos retrovisores: uno a cada lado del vehículo; y, las motocicletas deben tener un espejo retrovisor en el lado izquierdo.

En este aspecto se recuerda lo que establece el *Acuerdo Centroamericano* (cit. *supra*), artículo 16, inciso 5 que se refiere a un solo espejo para todo vehículo automotor. Considero, a propósito de esta norma y con respecto a otras de este Acuerdo, que éste debe denunciarse y proponerse otro moderno para Centroamérica. De momento, este *Acuerdo* está vigente y tiene un rango jurídico superior a las leyes (en este caso a la Ley de Tránsito) y, claro está, inferior a la Carta Magna.

21. Bocina o pito

Este mismo artículo 31 manda que todo vehículo automotor debe tener una bocina o pito que no exceda los límites sonoros establecidos en esta ley. El artículo 122 establece las prohibiciones en el uso de la bocina, dándose una contradicción entre el numeral 7 del *Acuerdo* que manda que el uso de la bocina solamente se autoriza para llamar la atención de los demás usuarios de la carretera; y, el inciso b) del art. 122 (cit.) que prohíbe, precisamente, lo que el *Acuerdo* autoriza.

En esta contradicción, prevalece lo que manda el *Acuerdo*. Recordemos que el artículo 131, m) establece una multa de cinco mil colones por violar la prohibición del artículo 133, b).

Claro está que este inciso b) agrega que se puede usar el pito en una situación de peligro inminente. El problema de toda la aplicación de la ley, es que queda al "criterio" de los tráfico.

22. Canasta o portaequipajes

El artículo 31, inciso v) omite referirse al portaequipaje o canasta. En algunos casos, esas canastas sobre el techo de la carrocería de los vehículos tienen una longitud que va más allá del techo y construida con materiales pasados, lo cual pone en una situación de peligro e inseguridad a las personas en general.

23. Gases y humo

No existe uniformidad (hay contradicción) entre los artículos 34 y 121, incisos a) y b). No existe, además, en Costa Rica un equipo capaz de medir la contaminación por kilómetro recorrido.

Por otra parte, en el artículo 121, a-2) hay un error:

El artículo dice:

Para los autobuses, busetas y los vehículos cuyo peso bruto sea menor a tres coma cinco toneladas (...)

Debe decir: mayor en lugar de menor (Cf. Monge, p. 3).

Igualmente se da otra contradicción entre el artículo 35 y e 121, b); ya que el primero establece la cifra (en cuanto a contaminación) de 2% y el segundo de 4.5%.

Por la redacción de estos artículos podría pensarse que están hechos para desestimular la importancia de vehículos usados.

24. Control de emisiones

Existen tres fuentes para avalar el control de emisiones para disminuir la contaminación ambiental: el Ministerio de Educación Pública, el Instituto Nacional de Aprendizaje y el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (artículo 36).

Este numeral manda que durante la revisión anual que indica el artículo 19, se debe verificar que el sistema de control de emisiones para disminuir la contaminación ambiental por gases opera correctamente.

Agregando que la pruebas necesarias únicamente pueden ser realizadas por las personas capacitadas para ese fin y que cuenten con el aval extendido por las instituciones *supra* citadas.

Esta situación dará lugar a conflictos entre esas tres fuentes. Lo adecuado es que sea sola una fuente.

25. Contaminación del ambiente

La contaminación del ambiente se puede dar en una dimensión:

- Sónica (los ruidos, los sonidos)

- Gases (envenenando el aire)
- Visual-síquica (la enorme cantidad de rótulos y propaganda puesta en las vías públicas, alterando el paisaje, quitando visibilidad, "enfermando" el ambiente).

Por ejemplo, en el caso de las *motocicletas* hay varios artículos:

Artículo 37

Las regulaciones sobre dispositivos de control de contaminación no serán obligatorias para *motocicletas*, vehículos de carreras y vehículos de colección o de interés histórico.

Artículo 31, s

Todo vehículo automotor debe tener un silenciador para el escape.

Artículo 121, ch

Se prohíbe que los vehículos automotores, cualquiera que sea su tipo o tamaño, provoquen ruido, gases y humo que excedan los términos indicados a continuación:

Los niveles de ruido para los dispositivos sonoros de los vehículos automotores son los siguientes:

1. Para las *motocicletas* y *motobicicletas* de cualquier tipo, el nivel máximo de ruido permitido es de 105 dB (A) (decibeles).

Las *motocicletas* también contaminan el ambiente de modo sónico (ruido); y, mediante gases y humo. Por ello, se deben eliminar de ese *numeral 37*.

26. Vehículos piratas

El artículo 112 establece la prohibición a los propietarios o conductores de vehículos de dedicarlos a la actividad del transporte público, sin contar con las respectivas autorizaciones y placas legalmente adjudicadas a la actividad del transporte público, sin contar con las respectivas autorizaciones y placas legalmente adjudicadas.

Por su parte el *numeral 129, ch* afirma que: se le impondrá una multa de veinte mil colones, sin perjuicio de sanciones conexas al conductor que se dedique a prestar el servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades, sin contar con las respectivas autorizaciones, en violación de lo dispuesto en el inciso a-1) del artículo 97 o del artículo 112 de esta ley.

Artículo 97, a-1)

Los vehículos de transporte público se rigen por las siguientes indicaciones:

- a-1) Los de las modalidades de microbús, busetas y autobús deben poseer la autorización extendida por la Comisión Técnica de Transportes y cumplir estrictamente con las paradas, horarios y demás regulaciones que ésta dicte.

Artículo 112

Se prohíbe a los propietarios o conductores de vehículos, dedicarlos a la actividad del transporte público, sin contar con las respectivas autorizaciones y placas legalmente adjudicadas.

La concesión del servicio público para operar un vehículo para transporte público de personas, se hace por medio de la licitación pública, al tener de las leyes Nos. 5406 (14 de noviembre de 1973, taxis) y 5303 (10 de mayo de 1965, autobuses). No hay permisos ("permisionarios"), esto es ilegal; solo se permiten concesionarios.

(cf. nuestro libro sobre *Los contratos del Estado. Medios de selección del contratista público*: San José, UNED, 2a. ed. 1993).

En el caso concreto si se viola el *numeral 67 d*), aplican estas sanciones:

- La multa de veinte mil colones; y,
- La no entrega de la licencia hasta que pase un año.

Se trata de una doble sanción violatoria del principio jurídico del *non bis in idem* (*numeral 42* de la Carta Magna: nadie puede ser sancionado más de una vez por el mismo hecho sancionable).

Artículo 67 d)

Para obtener, por primera vez, la licencia de conducir el solicitante debe cumplir con no haber cometido ninguna de las infracciones definidas en el artículo 129 de esta ley, durante los 12 meses anteriores a la fecha en la que solicita la licencia por primera vez.

27. Licencias

Existe una contradicción entre los requisitos para la obtención de la licencia para manejar bus (C-2) y la B-2, B-3 y B-4 que se remiten a la protección de la libertad de trabajo y al principio de razonabilidad constitucional; pues, para la licencia C-2 (bus) se requieren 5 años de experiencia en el manejo de vehículos autorizados por la licencia B-1.

Evidentemente, si la licencia B-4 autoriza manejar vehículos de todo peso, incluso los *articulados* (compuesto, constituido por un automotor y un remolque —no motorizado— unidos mediante una articulación para efectuar la acción de remolque, artículo 220, definición 88), entonces a qué viene poner 5 años de experiencia en el uso de la B-1 como requisito para obtener la licencia C-1 se piden 2 años de experiencia en el uso de la B-1. A propósito de esta situación el Reglamento a que hace relación el párrafo final de las licencias clase B debe incluir los parámetros iguales para la obtención de las licencias B-2, B-3, B-4, C-1 y C-2 (idoneidad en protección de la libertad de trabajo y del principio constitucional de razonabilidad).

28. Observación sobre choferes, vehículos de reparto, articulados y buses

La ley debe incluir (lo que no hace) métodos y criterios de control sobre la flota de los vehículos de reparto, buses, microbuses y articulados por razones de interés público y de protección e general. También tiene que regularse, como en los pilotos de avión, el máximo de horas que un chofer debe manejar seguido y los intervalos de descanso, en protección de los usuarios, peatones, los demás conductores de vehículos y el propio chofer del bus. Máxime en nuestro país en donde hay un grupo de choferes que manejan hasta 18 horas continuas, lo cual constituye un claro peligro para todas las personas y una situación grave de alto riesgo en cuanto a accidentes. Asimismo, hay una palpable violación a los derechos humanos cuando los choferes por razones económicas se ven obligados a manejar tantas horas poniendo en peligro su vida, y la de las demás personas. Sin embargo, este tema es tabú porque se refiere a los trabajadores y en la realidad los derechos constitucionales y humanos se les transgrede abiertamente.

29. Choferes y autoridades

Es el artículo 80 el que dice que:

Los conductores de los vehículos destinados al transporte público

(buses, taxis) quedan autorizados para impedir el ingreso al vehículo a quienes se encuentren en:

- Manifiesto estado de ebriedad;
- Bajo los efectos de las drogas; o
- De quienes sea notorio que padecen enfermedades que puedan producir contagio a los demás pasajeros; así como a
- Aquellas personas que, dadas las circunstancias, puedan ocasionar molestias a los demás pasajeros.

En estos vehículos no se permite el transporte de:

- Objetos voluminosos
- Materiales explosivos;
- Animales.

Los pasajeros deben acatar las disposiciones del conductor y guardar durante el viaje la compostura y el orden debidos. Los inspectores de tránsito y demás autoridades; así, como el chofer del vehículo, quedan facultados para bajar al pasajero, que con sus palabras o comportamiento, falte el respeto a los demás.

Este artículo da lugar a la arbitrariedad de los choferes, de los tráficos y “demás autoridades” (¿cuáles?) contra las personas.

¿Quién dice si el objeto es “voluminoso”? El chofer a su gusto.

¿Desde cuándo el chofer es médico? No le permite el ingreso a personas que puedan provocar molestias a los demás.

Más bien ocurre lo contrario: existen un grupo de choferes, que por su bajo nivel social, económico y educativo, abusan de los pasajeros y demás personas con su trato patán y agresivo; lo cual está sancionado con dos mil colones como multa en el numeral 132, c).

30. Capacidad autorizada

El artículo 124 se refiere a lo siguiente:

Se prohíbe a todos los conductores transportar un número de pasajeros superior a la capacidad autorizada (...). La autoridad (¿cuál?) que sorprenda tal acto, expulsará del vehículo a los pasajeros que viajen en exceso, pero en el caso de que se trate de transporte remunerado en el mismo momento, se les devolverá el pasaje.

Pueden ocurrir varias situaciones en la vida real:

- a) Camiones de carga con gente en los cajones. El peligro y el riesgo para las personas que van en el cajón, hacen evidente esa norma (zonas rurales).
- b) Una familia de 6 personas en un vehículo con capacidad para 5 (2 adelante y 3 atrás); ¿a quién se obligará a bajarse del auto? Esto convierte la norma en absurda.

Esta expresión genérica de la "autoridad" convierte la norma en inaplicable. Si se habla de una autoridad, debe decirse expresamente el agente del tránsito (o tráfico).

Habría que indicar que esta norma está pensada para buses, taxis y camiones de carga (en las zonas rurales, en las cuales se da con frecuencia el uso del cajón para llevar gente).

Recordemos aquí que la multa es de diez mil colones (*artículo 130, e*) en el caso de que el tráfico baje del bus a una o varias personas y no se les devuelva el pasaje completo respectivo, pues no se ha hecho la ruta o el camino convenido.

31. Abandono de vehículos

Aquí se da una contradicción:

El *artículo 126* establece la prohibición de abandonar un vehículo automotor en la vía pública, de forma definitiva. Puntualiza que en el caso de *averías* el plazo máximo en que el vehículo automotor puede estar fuera de la calzada "y cumpla con los requisitos establecidos en esta ley y en su reglamento" (expresión genérica que se espera el reglamento subsane) es de *48 horas*.

Por su parte el *artículo 220*, definición 1, dice que:

Abandono de vehículos es la acción de dejar un vehículo en la vía pública, sin ser movilizado durante un período de más de *24 horas*.

Considero que para equiparar los plazos en beneficio de las personas, el número de horas debe ser de *48*.

32. Tránsito de peatones

Las personas caminan tanto en las aceras (*artículo 220* definición 2) como en los pasos elevados, lo cual es omiso en esta norma.

33. Ciclistas

El artículo 104, inciso c) tiene una disposición absurda. Esta norma dice:

Los ciclistas deben proceder en la vía pública de la siguiente manera:

No puede circular en las carreteras cuya velocidad autorizada sea igual o mayor a 80 kms. por hora (...).

El absurdo se hace evidente por ejemplo, en la vía hacia Cartago en donde no hay vía alterna para que los ciclistas puedan circular, por ejemplo en el trecho entre Tres Ríos y Cartago. Los ciclistas que hace este deporte o los que van al trabajo en bicicleta, ¿qué hacen: cargan la bicicleta en hombros hasta que llegan a la carretera alterna en Tres Ríos?

En esta ley hay una ideología en contra de peatones, ciclistas y motociclistas. El espacio vial prioriza a los automotores.

BIBLIOGRAFIA BASICA DE REFERENCIA

- Araya, Abraham. *La influencia del alcohol en los accidentes de tránsito* (San José: UCR, Facultad de Derecho, 1957, tesis de grado).
- Barrera, Juan. *Manual de la Ley de Tránsito* (Santiago: Ed. Jurídica de Chile, 1985).
- Cabello, Francisco. *Conducción automovilística y prueba de alcoholemia* (Madrid: Tecnos, 1991).
- Claramunt, Luis. *La Alcoholomanía: explicaciones y fases* (San José: Revista Tiempo Actual, N° 4, 1977, Junta del Magisterio Nacional).
- De Vertiz, Ricardo. *Accidentes de tráfico* (Buenos Aires: Ed. Ediar, 1969).
- Fernández, Héctor. *Influencia del alcohol en los accidentes de tránsito* (San José: Facultad de Derecho, UCR, Tesis de Grado, 1968).
- Fernández, Héctor. *Abandono del lugar del accidente* (San José: Revista Judicial, N° 21, 1981).
- Gómez, Pilar. *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes* (Barcelona: Bosch, 1985).

- González, Carlos. *Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito e indemnización* (San José: Facultad de Derecho, UCR, Tesis de Grado, 1984).
- González, Carlos. *Criterio del límite legal máximo de alcoholemia en conductores* (San José: Revista Judicial, N° 17, 1980).
- Lara, Manrique. *Aspectos médicos de importancia legal en la prevención y causa de los accidentes de tránsito* (San José: Facultad de Derecho, UCR, Tesis de Grado, 1984).
- Maklouf, Miguel. *Ley de Tránsito*. (San José: Facultad de Derecho, UCR, Tesis de Grado, 1975).
- Meilij, Gustavo. *Accidentes de Tránsito* (Buenos Aires: Depalma, 1991).
- Monge, Héctor. *Para un análisis de la Ley de Tránsito* (San José: inédito, 1993).
- MOPT. *Manual de educación y seguridad vial* (San José: MOPT, 1991). *Manual de legislación del transporte terrestre automotor* (San José: MOPT 1985).
- Moya, Gerardo; Soto, Zoila. *Responsabilidad del Estado en los accidentes de tránsito* (San José: Facultad de Derecho, UCR, 1986).
- Peña, Pedro. *Accidentes de tránsito* (San José: UCR, Facultad de Derecho, Tesis de Grado, 1971).
- Elementos de valor criminalístico en la investigación de accidentes de tránsito*. (San José: Revista Judicial, N° 2, 1976).
- Pereira, José. *La ingestión de bebidas alcohólicas y sus efectos jurídicos* (San José: Revista Judicial, N° 29, 1984).
- Romero Pérez, Jorge Enrique. *Ensayos de Derecho Administrativo* (San José: 2ª ed. UNED, 1993).
- Los Contratos del Estado* (San José: UNED, 2ª ed. 1993).
- Leyes del Transporte Público*. San José: Imprenta Nacional, 1985).
- Normativa jurídica en materia de tránsito y transporte* (San José: Universidad de Costa Rica, 1984).
- El servicio público* (San José: Universidad de Costa Rica, UCR, 1983).
- Antología sobre el servicio público* (San José: Universidad de Costa Rica, 1984).

- Romo, Osvaldo (coord.) *Medicina legal en el tránsito* (Santiago: Ed. Jurídica de Chile, 1990).
- Rovira, Jaime. *El delito de lesiones culposas y su relación con los accidentes de tránsito* (San José: UCR, Facultad de Derecho, Tesis de Grado, 1981).
- Sánchez, Manuel. *Seguro de automóviles* (San José: Facultad de Derecho, UCR, Tesis de Grado, 1974).

Legislación de Tránsito

Países:

España

México

Argentina

Chile

Costa Rica

- Acuerdo centroamericano sobre circulación por carretera* (29 de julio de 1963; Ley (de ratificación) No. 3148, Alcance de La Gaceta N° 207 del 13 de setiembre de 1963).
- Reglamento de dispositivos de seguridad en vehículos automotores* (N° 17.266, 23 de octubre de 1986; N° 17.813, del 9 de noviembre de 1987; N° 18.957, 21 de abril de 1989: decretos ejecutivos).