

Proyecto de ley No. 24137

10 de octubre del 2024
No. 000-2024

Señora
Daniela Agüero Bermúdez
Jefe Área Legislativa VIII
Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico
Asamblea Legislativa

Estimada señora:

Atendiendo la solicitud del oficio No. AL-CPESEG-371-2024 del 03 de octubre del 2024, mediante la cual requiere criterio de este Colegio de Abogados y Abogadas, sobre el proyecto de ley tramitado bajo el número de **expediente No. 24137**, en la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico, denominado **“REFORMA A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL, LEY N° 9078 DEL 4 DE OCTUBRE DE 2012, PARA ESTABLECER MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL USO DE MOTOCICLETAS”**

Objeto del Proyecto de ley

Presentado a la corriente legislativa el día 22 de enero del 2024 por el Señor Diputado Alejandro Pacheco Castro, con el objeto de adicionar dos normas a los artículos 117 y 144 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, en adelante Ley No. 9078, según la exposición de motivos, busca implementar un tipo de restricción vehicular que prohíbe el uso del vehículo denominado motocicleta, por cuanto el país está experimentando la comisión de actos ilícitos relacionados con el sicariato y los delincuentes las utilizan por su rápida movilidad y fácil evasión.

Indica que, es una medida temporal y preventiva que mejorará el control policial y es una respuesta estratégica y proactiva ante el aumento en este caso del acto delictivo. Ante esta situación de inseguridad manifiesta que, el Estado debe adoptar medidas efectivas temporales, proporcionadas, justificadas que tenga como objetivo la disminución de esta acción delictiva.

Sigue manifestando, que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a solicitud del Ministerio de Seguridad Pública, deberá implementar medidas con el fin de prohibir en una zona y horario determinado, la circulación de motocicletas con dos masculinos como pasajeros por el plazo de un año, que podrá prorrogarse mediante decreto ejecutivo de emergencia, cuando existan razones justificadas, pero si la zona ya tuvo restricción activa, debe esperarse seis meses para volver a implementar dicha medida.

En relación con la multa descrita, manifiesta que, los conductores que circulen en una motocicleta de dos ruedas con un acompañante masculino serán multados, excepto si el acompañante es una mujer, un niño, un masculino discapacitado o policías en el cumplimiento de sus funciones.

Sobre el Proyecto de ley

1.- El fin o el objeto principal de este Proyecto es loable, el legislador busca proteger la vida humana ante los delincuentes que se dedican al sicariato y otros delitos, que en su mayoría usan la motocicleta por ser de fácil tránsito y acceso rápido en las vías.

Es obligatorio para el Estado tomar acciones que brinden a las personas un lugar seguro y pacífico para poder habitarlo, por lo que, es necesario leyes que busquen combatir la violencia, el crimen organizado, protegiendo el bien jurídico por excelencia como es la vida, un derecho humano y junto con éste el derecho a la salud y a la seguridad de las personas, fundamentados en los artículos 21 y 40 de nuestra Carga Magna y desarrollado por la Sala Constitucional, veamos las siguientes resoluciones.

Resolución N° 03184–2007 de las 10:46 horas del 09 de marzo del 2007.

“(...) debe tenerse presente que la vida en sociedad conlleva la aceptación de diversos peligros, algunos de los cuales pueden ser sorteados más fácilmente que otros, sin que resulte viable que el Estado pueda removerlos todos a efecto de proteger la vida de sus habitantes. Sin embargo, sí está obligado a adoptar oportunamente todas aquellas medidas preventivas necesarias para enfrentar los peligros derivados de la acción pública... reduciéndolos al mínimo posible. (...)”

Resolución N° 00197–2015 de las 09:05 horas del 09 de enero del 2015.

IV.- Sobre la obligación objetiva del Estado de tutelar la vida humana. Este Tribunal Constitucional ha reconocido la obligación objetiva del Estado de tutelar la vida humana y se ha pronunciado sobre las omisiones administrativas que atentan contra la seguridad vial y la integridad física de las personas. Sobre el particular, es importante recordar la sentencia número 2008-18443 de las 18:01 horas del 11 de diciembre de 2008, que dispuso lo siguiente: “Previo análisis del caso concreto, conviene indicar lo dicho por esta Sala en cuanto a la obligación objetiva del Estado de tutelar la vida humana, en el sentido que ha sido usual que el derecho a la vida, frecuentemente analizado junto con el derecho a la integridad física, haya sido entendido como un derecho de contenido negativo, es decir, que su objeto se limitaba a la pretensión contra el Estado de que se abstuviera de realizar acciones dirigidas a eliminar la existencia física de las personas, por ejemplo, la tortura o la pena de muerte, o bien, que castigara a las personas, públicas y privadas, que atentaran contra la vida e integridad de los otros, a través del sistema penal. No obstante, la tendencia actual es imponer al Estado diversas conductas positivas, en el sentido de que no debe perturbar la existencia física de las personas y, además, debe actuar en tutela de su protección, ante los múltiples peligros que la acechan, bien sea que ellos provengan de acciones del Estado mismo o de otras personas, e inclusive, de la misma naturaleza (...)”

En relación con las medidas o limitaciones que el legislador debe tomar en cuenta en la creación de las leyes, éstas deben ser razonadas y proporcionadas, la Sala Constitucional lo aborda en la resolución No. 6263-96 del 19 de noviembre de 1996

- “1. estar llamada a satisfacer un interés público imperativo;*
- 2. para alcanzar ese interés público debe escogerse entre varias opciones, aquella que restrinja en menor escala el derecho protegido;*
- 3. la restricción debe ser proporcionada al interés que la justifica y ajustarse estrictamente al logro de ese objetivo;*
- 4. la restricción debe ser imperiosa socialmente, y por ende excepcional.”*

2.- El presente Proyecto de ley adiciona al artículo 117 de la Ley No. 9078 por lo que, es importante su lectura previa a nuestro criterio.

“ARTÍCULO 117.- Obligaciones de los conductores y sus pasajeros

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

- a) Llevar un casco de seguridad de acuerdo con los requisitos estipulados en el reglamento de esta ley.*
- b) Se les prohíbe llevar paquetes, bultos y objetos que limiten la libertad de movimiento al conducir el vehículo.*
- c) Abstenerse de sujetarse de otro vehículo en marcha en las vías públicas.*
- d) Utilizar prendas de vestir retrorreflectivas, tanto al estar el vehículo en movimiento como cuando se detengan a realizar alguna reparación en el espaldón o a la orilla de la carretera.*
- e) No podrán transportar menores de cinco años como pasajeros.”*

La adición al artículo 117 de la Ley No. 9078, manifiesta lo siguiente.

“ARTÍCULO 1- Se adiciona un nuevo artículo 117 bis a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N° 9078, de 4 de octubre de 2012, que en adelante se leerá de la siguiente forma:

Artículo 117 bis- Medidas de seguridad para evitar el uso de motocicletas de dos ruedas en la comisión de delitos de sicariato

A solicitud del Ministerio de Seguridad Pública (sic), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) podrá prohibir a los conductores de motociclistas, viajar en motocicletas de dos ruedas con acompañante masculino, en las provincias, cantones o distritos que se requiera aplicar la medida, y en el horario definido, siempre que sea por razones de seguridad. El período de vigencia de esta prohibición será por hasta un año, su carácter será temporal, y solo será prorrogada, por única vez y por el mismo plazo, mediante decreto ejecutivo de emergencia, cuando razones muy justificadas lo ameriten. Para poder aplicar nuevamente la prohibición debe haber transcurrido al menos seis meses sin vigencia.

Para la aplicación de la prohibición, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá informar ampliamente, por todos los medios posibles y con al menos 48 horas, el período de vigencia y las provincias, cantones o distritos donde se aplicará.

Se exceptúan de esta prohibición a los oficiales de la policía de tránsito y de otros cuerpos policiales en el cumplimiento de sus funciones, y a motociclistas con acompañantes cuando son personas con discapacidad o niños mayores de 5 años.

Mientras la prohibición esté vigente, el Ministerio de Seguridad deberá monitorear su efectividad y evaluar la necesidad de continuar o solicitar la finalización de la restricción temporal.

ARTÍCULO 2- Se adiciona un nuevo inciso i) al artículo 144 la Ley de Tránsito por Vías Públicas de la siguiente forma:

- i) Al conductor de vehículo tipo motocicleta de dos ruedas, que viaje con acompañante masculino en esos automotores, infringiendo el artículo 117 bis de esta ley, cuando esté vigente la prohibición regulada en dicho artículo.”*

ESTUDIO DE LAS NORMAS DEL PROYECTO DE LEY No. 24137

Es primordial iniciar manifestando que, el legislador debe poner atención a la formación de la norma por cuanto su redacción debe ser clara, precisa y concisa, tanto para el operador de la norma, en este caso, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de los oficiales de tránsito nacionales y aquellos oficiales Municipales o de la Fuerza Pública con potestades de tránsito, como para los usuarios de este vehículo a nivel nacional y, más importante aún por cuanto es referida al derecho sancionatorio, así es expresado por la Opinión Jurídica de la Procuraduría General de la República No. OJ-131-2007 del 23 de noviembre de 2007.

"(...) La exigencia de claridad y precisión en las normas penales, debe ser atendida por el legislador al momento de dictar la norma, manifestándose como una obligación de utilizar técnicas legislativas que aseguren el fácil entendimiento de la norma que describe las conductas que pretende reprimir como delito, su ámbito y alcance, con un grado máximo de certeza [1]. La Sala Constitucional se ha referido al uso de técnicas adecuadas por parte del legislador, en los siguientes términos:

Muy importante también lo manifestado por la Sala Constitucional, voto N° 3686-93 de las 14:03 horas del 30 de julio 1993,

"... De todo lo anterior puede concluirse en la existencia de una obligación legislativa, a efecto de que la tipicidad se constituya en verdadera garantía ciudadana, propia de un Estado democrático de derecho, de utilizar técnicas legislativas que permitan tipificar correctamente las conductas que pretende reprimir como delito, pues la eficacia absoluta del principio de reserva, que como se indicó se encuentra establecido en el artículo 39 de la Constitución, sólo se da en los casos en que se logra vincular la actividad del juez a la ley, y es claro que ello se encuentra a su vez enteramente relacionado con el mayor o menor grado de concreción y claridad que logre el legislador.".

Lo anteriormente expresado se debe a que, después de una lectura a la norma en estudio 117 bis, revela varias incongruencias que veremos a continuación.

1.- La norma refiere solo al vehículo denominado "motocicleta" de dos ruedas y la Ley No. 9078 la define en su artículo 2.72 como de dos o más ruedas, no debemos olvidar que, la misma Ley define en su artículo 2.13 al vehículo "bicimoto" de dos ruedas, el primer vehículo debe tener un motor térmico de cilindrada de 50 cc o más y el segundo menor a 50 cc.

"ARTÍCULO 2.- Definiciones

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

(...)

72. Motocicleta: *vehículo automotor de dos o más ruedas, con motor térmico de cilindrada superior a 50 cc o con una potencia superior a los 5 kW, cuyo sistema de dirección es accionado por manillar."*

"13. Bicimoto: *vehículo de dos ruedas con motor térmico de cilindrada no superior a 50 cc o en el caso de vehículos con motores distintos de los de combustión interna, con una potencia hasta de 5 kw, cuyo sistema de dirección es accionada por manillar."*

Por lo anterior, la redacción de la modificación propuesta al artículo 117, debe de ser clara en su redacción indicando como se define en la Ley de Tránsito vigente, que tal restricción de

uso vehicular alcanza a los vehículos denominados **“motocicletas de dos ruedas”** (excluyendo los triciclos), extendiendo la restricción a los vehículos denominados **“Bicimotos”**.

2.- La norma informa que es para delitos de sicariato, nos preguntamos cómo distinguirían a otro tipo de actos delictivos que no sea sicariato.

3.- Nótese que indica que el MOPT “podrá prohibir”, el verbo podrá refiere a una acción potestativa o facultativa, mientras que, si se utiliza el verbo “deberá” refiere a una acción obligatoria.

4.- Informa que le corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a solicitud del Ministerio de Seguridad Pública redactar una Resolución ministerial para prohibir o restringir el uso de los conductores que circulen en motocicleta, la norma no es clara cómo sería la comunicación entre estas dos instituciones, así mismo a cuál jefatura le correspondería solicitarlo y, cuál sería el fundamento técnico para realizar dicha solicitud, si se activaría por el número de personas asesinadas en una provincia, cantón, etc, por lo que, el Reglamento es sumamente importante para este y otros temas.

5.- Con relación al tema de la zona y horario determinado éste es mediante una Resolución ministerial por el MOPT por un plazo de un año, nótese que, si fuese urgente hacer una prórroga ésta es tan solo por seis meses, pero no podría ser mediante esta figura normativa sino por un Decreto Ejecutivo de emergencia, en el que los firmantes pareciera que son ambas autoridades de los dos Ministerios aquí expuestos, es muy importante tomar en cuenta el tiempo que requiere para la publicación en la Gaceta Oficial. En este sentido los supuestos delincuentes conductores de las motocicletas si no tienen respeto por la vida tampoco van a tener respeto por obedecer la Resolución administrativa de restricción o esperan que sus objetivos se muevan a otra zona sin restricción.

6.- En relación con el Principio de Publicidad de los actos administrativos la norma en estudio es omisa, por cuanto indica que el MOPT “deberá” informar por todos los medios posibles 48 horas antes el período de vigencia y la zona donde se aplicará la restricción vehicular para motociclistas, recordemos que es un acto administrativo a nivel nacional, por lo que, debe ser publicado no solo por los medios disponibles que es prensa y sitios digitales, sino que, esa Resolución administrativa debe ser publicada en la Gaceta oficial, siempre tomando en cuenta los días de espera para ser publicada.

En este sentido es importante transcribir un extracto técnico jurídico de la Procuraduría General de la República, el dictamen No. C-002-2004 del 6 de enero del 2004 manifiesta:

“BREVE ANÁLISIS DE LA OBLIGATORIEDAD DE PUBLICAR EN EL DIARIO OFICIAL “LA GACETA” SOBRE DETERMINADOS ACTOS DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA:

En efecto, esta Procuraduría en varias oportunidades, ha analizado supuestos como el que se nos plantea ahora, distinguiendo, con base fundamentalmente, en los artículos 121 y 240 de la Ley General de la Administración Pública, entre los actos de alcance general, y los actos concretos denominados acuerdos o resoluciones. Así, mediante el Dictamen No. C-285-82 del 3 de noviembre de 1982, este Órgano consultor, indicó en lo conducente:

“Como hemos expuesto, resulta evidente que con respecto a las leyes, reglamentos y decretos ejecutivos no hay conflicto, por la existencia del imperativo legal que informa su publicación oficial. Ahora bien, en lo que atañe a las disposiciones legales de menor rango y los actos

administrativos concretos, la situación se presenta en grado diverso, puesto que se deben analizar caso por caso en las respectivas leyes, o reglamentos o decretos ejecutivos vigentes, dada la carencia de norma jurídica o principio general de derecho que prescriba su publicación oficial, máxime que, tratándose de actos concretos, de acuerdo con las normas que informan el procedimiento administrativo en la L.G.A.P., el art. 240.1 dispone que: «Se comunicarán por publicación los actos generales y por notificación los concretos ...» Lo anterior confirma el tratamiento distinto que se le da a los actos generales con respecto a los actos concretos según su incidencia directa o indirecta, mediata o inmediata en la esfera de los derechos de los particulares e instituciones a que se dirigen. Entonces, el principio general que los informa en cuanto a su comunicación, lo es la notificación, salvo las excepciones de ley" (ver también el pronunciamiento No. C-021-97 del 3 de febrero de 1997).

En similar sentido, los Altos Tribunales han sostenido:

"IV.- SOBRE EL ACTO ADMINISTRATIVO: Para la doctrina, acto administrativo es "... la declaración de voluntad, de juicio, de conocimiento o de deseo realizada por la Administración en ejercicio de una potestad administrativa distinta de la potestad reglamentaria (...) dicha declaración intelectual excluye las actividades puramente materiales. Esto, no obstante, por declaración no ha de entenderse únicamente la que formalmente se presenta como tal, o declaración expresa, sino también la que se manifiesta a través de comportamientos o conductas que revelan concluyentemente una posición intelectual previa. Esto teniendo en cuenta que no se admiten ejecuciones materiales limitativas sin un previo acto que, defina lo que es de derecho en el caso concreto, lo cual, viene a excluir la expresión tácita de declaración en cuanto a la esfera jurídica del destinatario..." (GARCIA DE ENTERRIA, Eduardo y RAMON FERNANDEZ, Tomás. "CURSO DE DERECHO ADMINISTRATIVO 1". Editorial Civitas. Madrid, España, 1984, pág. 505). En este mismo sentido, se afirma que el acto administrativo como "...declaración en cuestión puede portar cualesquiera de los contenidos válidos de los actos jurídicos como categoría general: una manifestación de voluntad, es decir, una decisión en sentido estricto; una manifestación de deseo, cual sucede en las propuestas o mociones; una manifestación de juicio, como lo son todos los actos propios de los órganos consultivos, es decir, los informes y los dictámenes; o una manifestación de simple conocimiento(...)Con todo los actos en que se efectúa una declaración de voluntad representan una de las especies más importantes de entre todas las que integran la categoría..." (PAREJO ALFONSO, Luciano, JIMENEZ BLANCO, Antonio. y ORTEGA ALVAREZ, Luis. "MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO". Editorial Ariel S. A. Barcelona, España, 1992, pág. 448). En cuanto a la esfera de aplicación de los actos administrativos, los numerales 121 y 122 de la Ley General de Administración Pública, los clasifica en actos concretos y generales, entendiéndose que los primeros se manifiestan mediante acuerdos, en tanto, que los segundos por medio de decretos. Concretar significa "...reducir a lo más esencial y seguro la materia sobre la que se habla o escribe o reducirse a tratar o hablar de una cosa sola, con exclusión de otros asuntos..." (DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Vigésima Edición. Tomo 1. Editorial Espasa, España, 1984, pág. 352). Con base en esa definición y en lo dispuesto por los citados artículos, es posible concluir que, para que un acuerdo emanado por una determinada entidad pueda válida y eficazmente generarles derechos a los destinatarios y las correlativas obligaciones para la Administración, es necesario que se especifique en forma concreta, quienes son dichos destinatarios directos. (Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia, Resolución No. 19 de las nueve horas cuarenta minutos del veintidós de enero de mil novecientos noventa y nueve) (Ver en www.pgr01/scij/ los siguientes dictámenes: C-221-1989 de 20 de diciembre de 1989, C-024-98 de 13 de febrero de 1998).

En lo que atañe al presente estudio, podemos observar de lo transcrito y en concordancia con el ordenamiento jurídico y autorizada doctrina, dos clases de actuaciones administrativas, que se diferencian entre sí, por su contenido. Por un lado, se encuentran aquellos actos generales que afectan, naturalmente, a un número indeterminado de personas, denominados decretos o reglamentos; mientras que los

actos concretos afectan de manera específica a un individuo o institución en particular, generando derechos u obligaciones. Son denominados acuerdos ejecutivos.”

7.- En relación con el tema de la multa impuesta a estos conductores de motocicleta, si no tienen respeto por la vida, tampoco van a tener respeto por la sanción dineraria, lo cual podrán pagar o dejar de hacerlo, esa sanción impuesta no disminuye el sicariato, en este caso es necesario redactar otra norma de adición ya sea al artículo 150 que refiere al retiro temporal del vehículo ó una sanción menor correspondiente al artículo 151 que refiere a la inmovilización por retiro de placas.

EXCEPCIONES CONTENIDAS EN LA NORMA:

Las excepciones que contiene la norma son las siguientes: si el conductor viaja con un niño, una mujer, una persona con discapacidad o si el conductor son policías en el ejercicio de su deber

1.- En estos casos, los oficiales de tránsito no deben multar a los conductores si estos conducen sin acompañante, la norma es imprecisa en este tema.

2.- En relación con el “niño”, la norma tampoco es clara, nos preguntamos cuál será la edad que deba tener ese niño, será de 0 meses a menor de 18 años como lo indica la Ley No. 7184, en este sentido, la Ley No. 9078 en su artículo 94 refiere a menores de doce años en el caso del tema del cinturón y otros dispositivos de seguridad y el artículo 117 inciso e) refiere a menores de edad de cinco años que no pueden ser acompañantes de un adulto en una motocicleta.

La Ley No. 7184 del 18 de julio de 1990, Convención sobre los Derechos del Niño, define “niño” en el artículo 1.

“ARTICULO 1.- Para los efectos de la presente Convención se entiende por niño todo ser humano menor de dieciocho años de edad, salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad.”

3.- Manifiesta que el conductor solo puede detenerse si su acompañante es “masculino”, y si la acompañante es femenina y es la que cometió la acción delictiva de sicariato, además, el oficial de tránsito visualiza que lleva en sus manos el arma. En el mismo sentido si el acompañante es masculino, mayor de edad, pero discapacitado, podría llevar el arma en una sola mano, y/o podría disparar el arma con una sola pierna y correr hacia la motocicleta con una prótesis.

Es necesario advertir que, la norma podría ser **inconstitucional** por cuanto hace alusión a una medida de discriminación contraria al Principio de igualdad, ya que, todos debemos ser tratados de igual manera sin preferencias de géneros, la anterior manifestación carece de fundamento, por cuanto es un un trato diferente y arbitrario entre seres humanos. La Sala Constitucional en sentencia N° 2005-09974 de las 11:14 horas del 29 de julio de 2005, manifestó:

“En relación con el Principio de Igualdad y el Derecho a la no Discriminación, el artículo 33 de la Constitución establece la igualdad, no sólo como principio que informa todo el ordenamiento, sino además como un auténtico derecho subjetivo en favor de los habitantes de la República.

En razón de ello se proyecta sobre todas las relaciones jurídicas, especialmente las que se traban entre los ciudadanos y el poder público. De ahí que el derecho a la igualdad se resume en el derecho a ser tratado igual que los demás en todas y cada una de las relaciones jurídicas que se constituyan. Por otra parte, la igualdad es también una obligación constitucionalmente impuesta a los poderes públicos, lo cual consiste en tratar de igual forma a los que se encuentren en iguales condiciones de hecho, constituyéndose, al mismo tiempo, en un límite a la actuación del poder público. No obstante, ello y que, en tesis de principio, todos son iguales ante la ley, en la realidad se pueden dar situaciones de desigualdad. Aquí es importante indicar que existen dos conceptos básicos que suelen confundirse al hablar del tema de la igualdad ante la Ley, como lo son la discriminación y la diferenciación. La Constitución prohíbe la discriminación, pero no excluye la posibilidad de que el poder público pueda otorgar tratamientos diferenciados a situaciones distintas, siempre y cuando se funde en una base objetiva, razonable y proporcionada. Resulta legítima y hasta obligatoria, una diferenciación de trato cuando exista una desigualdad en los supuestos de hecho, lo que implicaría que el principio de igualdad sólo se viola cuando se trata desigualmente a los iguales y, por ende, es inconstitucional el trato desigual para situaciones idénticas. En el caso de examen es menester hablar sobre la igualdad en la ley, y no en la aplicación de la ley, que es otra de las facetas del principio de igualdad constitucional. La igualdad en la ley impide establecer una norma de forma tal que se otorgue un trato diferente a personas o situaciones que, desde puntos de vista legítimamente adoptables, se encuentran en la misma situación de hecho. Por ello, la Administración en su función reglamentaria y el legislador, tienen la obligación de no establecer distinciones arbitrarias entre situaciones de hecho cuyas diferencias reales, en caso de existir, carecen de relevancia, así como de no atribuir consecuencias jurídicas arbitrarias o irrazonables a los supuestos de hecho legítimamente diferenciados. De esta forma, no se puede hablar de discriminación o de trato desigual, cuando quienes lo alegan se encuentran en una situación de desigualdad de circunstancias, y tampoco puede hablarse de derecho de equiparación cuando existen situaciones legítimamente diferenciadas por la ley, que merecen un trato especial en razón de sus características...”

Así mismo, podría ser también violación a la libertad de tránsito y de comercio de todos los hombres honestos que son la mayoría que no se dedican a la comisión de actos delictivos y que quieren o deban acompañar al conductor en una motocicleta en esa zona determinada que restringe la circulación de ese vehículo, ya sea porque conduce gracias a su trabajo u otra actividad en esa ciudad o zona restringida.

OMISIONES CONTENIDAS:

En primer lugar, en la exposición de motivos del presente Proyecto de ley no indica que existen estudios técnicos relacionados al tema de inseguridad que estamos viviendo todos los ciudadanos, muy importantes para la toma de decisiones para la reforma de las leyes, en este caso, la Ley de Tránsito No. 9078.

El segundo tema es la importancia de que el legislador advierta al Poder Ejecutivo el plazo de por lo menos tres meses por la importancia del tema para que esa norma sea reglamentada al igual que otras normas de la Ley de Tránsito No. 9078 tema del presente análisis.

En este sentido, expone la Sala Constitucional, voto No. 2006-001809 de las 14 horas 58 minutos del 15 de febrero del 2006 lo siguiente:

“Dentro de los Reglamentos que puede dictar la Administración se encuentra el que se denomina ‘Reglamento Ejecutivo’, mediante el cual ese Poder en ejercicio de sus atribuciones constitucionales propias, el cual se utiliza para hacer posible la aplicación o ejecución de las leyes, llenando o previendo detalles indispensables para asegurar no sólo su cumplimiento,

sino también los fines que se propuso el legislador, fines que nunca pueden ser alterados por esa vía. Ejecutar una ley no es dictar otra ley, sino desarrollarla, sin alterar su espíritu por medio de excepciones, pues si así no fuere el Ejecutivo se convierte en Legislador.'

Tómese en cuenta que, aunque el Poder Ejecutivo es el que tiene la potestad de hacer los reglamentos, manifiesta la Sala Constitucional en el Voto N° 1463-90 de 30 de octubre de 1990, en el que, depende del contenido de la propia ley que el Poder Ejecutivo deba obligarse y más cuando está de por medio el derecho sagrado a la vida de todos los habitantes de la Nación.

"Como tesis de principio, puede afirmarse que la potestad reglamentaria, esa competencia que se le asigna al Poder Ejecutivo de desarrollar la ley (reglamento ejecutivo) no es un poder-deber en sí mismo, puesto que dependerá del contenido de la propia ley, el que aquél se vea obligado a desarrollar algunos de sus principios, pues correspondiendo al Ejecutivo aplicar o velar por que la ley se aplique, en tanto sea necesario para ello decidirá su reglamentación. Es decir, la reglamentación se otorga al Ejecutivo como un instrumento que facilita el ejercicio de administrar. Sin embargo, distinto es el caso en el cual el legislador expresamente le impone en la ley el deber de reglamentarla. Aquí se hace inescapable para el Poder Ejecutivo el ejercicio de esa competencia. Dentro del ilimitado espacio de la legislación, aquí el destinatario de un deber hacer es el Poder Ejecutivo y, como tal, queda sujeto a la orden contenida en la Ley. Desaparece para él toda discrecionalidad, pues la norma legal regló su actuación, de modo que el ejercicio de la competencia se hace inevitable. En el tanto se haya apartado de lo ordenado, en ese tanto hay una infracción constitucional, pues como se sabe, el Poder Ejecutivo tiene una doble sumisión al estar sujeto a la Constitución y a la Ley. No es dable entender, como ya se ha intentado, que, derivada la potestad reglamentaria de la Constitución Política, el legislador tiene vedado el regular la oportunidad de su ejercicio. Es constitucionalmente válido que, en determinadas circunstancias, así lo disponga sin posibilidad de evasión para el administrador, pues de hacerlo, sería con las consecuencias que a su vez tiene previsto el ordenamiento jurídico. Es más, es pública y notoria una costumbre constitucional en ese sentido (Vid. Artículo 68 de Ley No. 7092 de 21 de abril de 1988 y Reglamento según Decreto Ejecutivo No. 18445-H de 9 de setiembre de 1988)"

CONCLUSIONES:

- 1- Se hace necesaria una consulta sobre la constitucionalidad del proyecto.
2. Tal y como se redacta el proyecto de Ley, se indica que, en caso de ser necesario, ya vencido el plazo inicial de aplicación por un año, por única vez se podrá extender por 6 meses más y, dicha redacción impediría la utilización del instrumento por más tiempo en caso de continuar la actividad delictiva en el sector, por lo que, el instrumento propuesto sería inaplicable por mandato de ley en caso de persistir el sicariato en el sector en que se ha activado la restricción propuesta.
3. Si bien es cierto el proyecto en sí mismo busca disminuir el sicariato mediante la restricción al uso de la motocicleta, lo cierto es que, se verá un incremento de boletas de multa fija por el uso de dicho vehículo por parte de personas inocentes y honestas, ya que, los oficiales de tránsito se verán obligados a la confección de las mismas y esto dista mucho del espíritu de lo que el proyecto busca, dando un golpe a la economía de muchas familias costarricenses.
4. El proyecto de Ley modifica como se ha visto, la Ley de Tránsito vigente, por lo que, en primera instancia correspondería a la Policía de Tránsito la aplicación de las multas correspondientes, pero mucho se ha indicado, que este cuerpo policial carece del personal

necesario para la vigilancia de las vías públicas y, aunque es claro, que el fin primordial del proyecto es disminuir el sicariato y no la confección de multas, no se tiene claro cuál sería el actuar de las otras fuerzas de policía, cuando detengan una pareja de masculinos en la zona restringida que aún no han cometido delito alguno, pero que, por competencia están imposibilitados de imponer multas de tránsito a los infractores.

5. No se cuenta con un estudio técnico que sustente la implementación de la modificación a la Ley de Tránsito propuesta, por lo que, en caso de su implementación, no hay un modelo contra el cual cotejar los resultados obtenidos, ya que, las confecciones de multas fijas de tránsito no reflejarían a ciencia cierta una disminución en los actos de sicariato en el país.

6. El proyecto en sí mismo presenta una debilidad sustancial al asumir que una femenina, no podría cometer actos de sicariato, cuando la realidad demuestra lo contrario, por lo que, exceptuarlas de la restricción es una falencia del proyecto.

7. El objetivo primordial del proyecto es disminuir los asesinatos en el país vía sicariato mediante el uso de motocicletas o bicimotos y, el instrumento principal para obtener resultados positivos sería la limitación al libre tránsito a todos los ciudadanos que se movilen en un vehículo como el indicado, lo cual podría tornarse contrario a la Constitución Política vigente.

Por la Comisión de Transito del Colegio de Abogados y Abogadas de Costa Rica

Lic. William Anderson Lewis MBA
Coordinator