

# Análisis comparativo de la normativa vigente en materia de Transito y Seguridad Vial para Motocicletas de Alemania, China, Colombia, España, Holanda, India e Italia en relación con Costa Rica.

## Introducción

A continuación, se detalla un análisis comparativo de la normativa vigente en materia de seguridad vial, ley de tránsito, requisitos para conducir motocicletas, manuales del conductor para Motocicletas, tipos de prueba para obtener licencia y planes nacionales relacionados al tema, de países desarrollados y en vías de desarrollo líderes en esta materia.

Lo que se pretende es recolectar la mayor cantidad de información sobre lo mencionado anteriormente de fuentes primarias para lo cual se solicitó la colaboración de distintas embajadas, especialmente de los países en los que la barrera del idioma complica el recabar de información, como es el caso de China.

Dicho análisis procura comparar la legislación de dichos países con la vigente en Costa Rica, señalando específicamente las diferencias entre estos.

## Contenido

Introducción .....	1
Legislación de Costa Rica.....	4
Análisis Comparativo entre Alemania y Costa Rica .....	7
Análisis Comparativo entre China y Costa Rica .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
Análisis Comparativo entre Colombia y Costa Rica .....	9
Análisis Comparativo entre España y Costa Rica .....	12
Análisis Comparativo entre las políticas de la Unión Europea (en materia de Transito y seguridad Vial) y Costa Rica .....	12
Análisis Comparativo entre Holanda y Costa Rica .....	12
Análisis Comparativo entre Italia y Costa Rica.....	12
Análisis Comparativo entre India y Costa Rica .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>

País	Ley de Transito	Seguridad Vial	Requisitos para conducir motocicletas	Manual del conductor de motocicletas	Pruebas de Licencia de Motocicletas	Plan Nacional de Motocicletas .
------	-----------------	----------------	---------------------------------------	--------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------

*Tabla 1 Cuadro explicativo de legislación analizada.*

<b>Alemania</b>	Guía Web	Guía Web	Guía Web	Guía Web	Guía Web	Guía Web
<b>China</b>	Sin Información disponible	Sin Información disponible	Sin Información disponible	Sin Información disponible	Sin Información disponible	Sin Información disponible
<b>Colombia</b>	Ley 1383 de 2010. Código Nacional de Transito	Decreto 1310 de 2016. Plan Estratégico de Seguridad Vial	Ley 769 de 2002. Código de Transito de Colombia.	Manual del Motociclista	Resolución 1555 de 2005/ Resolución 0012336 de 2012. Reglamento para obtener el certificado para conducir.	Plan nacional de seguridad vial
<b>España</b>	Real Decreto Legislativo 6/2015. Ley Sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial.  Código de Tráfico y seguridad Vial.	Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico.	Manual para la obtención de conducción de la clase A	Manual para la obtención de conducción de la clase A	Reglamento General de Conductores. y Manual de los Ciclomotores de la Dirección General de Tráfico.	Plan Estratégico para la seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores
<b>Holanda</b>	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE
<b>India</b>	Sin información disponible	Sin información disponible	Sin información disponible	Sin información disponible	Sin información disponible	Sin información disponible
<b>Italia</b>	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE	Derecho de la UE

## Legislación de Costa Rica

### **Ley N° 9078 Transito por vías públicas terrestres y seguridad vial.**

La ley de Tránsito de Costa Rica en sus primeras páginas inicia por definir los términos relacionados con la misma, en este sentido se define Motocicleta como un *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.*

Así mismo dicha Ley en su artículo 85 dispone sobre las licencias de conducir clase A, específicas para motocicletas. Al respecto se señala:

*Las licencias de conducir clase A tendrán las siguientes modalidades:*

- *Tipo A-1: autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimotor y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere 125 centímetros cúbicos. En caso de que estos cuenten con motores eléctricos o híbridos, la potencia máxima no podrá superar 11 kilovatios. Asimismo, autoriza conducir triciclo y cuadraciclo, cuyo cilindraje de motor no supere los doscientos cincuenta centímetros cúbicos. Se autoriza a los mayores de dieciséis años a optar por esta licencia de conducir, siempre que tengan la autorización escrita de alguno de los padres, curador, tutor 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 bicimotor y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere los quinientos centímetros cúbicos. En caso de que estos cuenten con motores eléctricos o híbridos, la potencia máxima no podrá superar 35 kilovatios.*
- *Tipo A-3: autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimotor y motocicleta, de combustión interna, eléctricos o híbridos, sin límite de cilindrada o potencia. Los conductores acreditados con este tipo de licencia podrán conducir todos los vehículos autorizados para las licencias clase A.*

La homologación de licencias es uno de los aspectos más interesantes en relación a las licencias de conducir para motociclistas en Costa Rica, que los requisitos son mínimos y aplican para cualquier país sin importar si existe un acuerdo de homologación o no. En este sentido se autoriza a los extranjeros que se encuentren en el país de forma regular a conducir libremente por un periodo de tres meses, el mismo vehículo que autoriza la licencia de conducir del país de origen del turista, esto exclusivamente para quienes estén acreditados para conducir en el extranjero.

A efectos de la aplicación de la normativa, los mismos estarán sujetos a la misma legislación que los conductores nacionales.

En materia de derechos de los motociclistas, el artículo 98 de esta ley señala que, en las zonas utilizadas para estacionamiento, ya sea en zonas urbanas o vía pública, se debe disponer al menos del 10% de dicho espacio para el uso exclusivo de bicimotos y motocicletas.

En materia de seguridad vial relacionada con las motocicletas, esta ley de la republica señala en el artículo 103 inciso F que, *los vehículos automotores tipo bicimoto, motocicleta y UTV deberán mantener, durante su desplazamiento, las luces reglamentarias encendidas las veinticuatro horas del día.* Asimismo, en materia de seguridad vial el artículo 108 en los incisos g y h dispone respectivamente que:

- *Se prohíbe a los conductores de vehículos tipo bicimoto y motocicleta adelantar en medio de las filas de vehículos a una velocidad superior a veinticinco kilómetros por hora (25 Km/h). 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.*
- *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*

Conjuntamente esta Ley dispone de un capítulo para reglamentar la conducción de vehículos tipo bicimotos, motocicletas, y UTV el cual está compuesto solamente de un artículo lo que hace suponer que falta mucho en materia de legislación nacional para regular no solo la conducción de este tipo de vehículos sino también disposiciones generales como límites de velocidad, obligatoriedad de actuaciones en carretera entre otros temas.

El capítulo quinto de la Ley de Transito se dispone lo siguiente.

#### *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.*

Finalmente, en el documento que abarca dichas disposiciones se establecen las multas para los infractores que irrespeten lo dispuesto en el artículo 117 en apego al principio tipicidad del derecho, las multas para los motociclistas están determinadas en los artículos 144,145 y 146 cuyas multas van desde 47000 colones hasta os 189000 dependiendo de la contravención.

#### **Plan Nacional de Seguridad Vial**

El plan nacional de seguridad vial de Costa Rica no es un documento rico y extenso en contenido, ya que desde su publicación en el 2001 hasta la actualización del mismo en 2012 este escasamente cuenta con una extensión de 7 páginas en las cuales se mencionan algunas iniciativas a nivel

nacional y se involucran actores de gobierno central y gobierno municipal mas no se detalla un plan de acción bien definido con objetivos claros, lo que supone este plan es la creación de una comisión nacional para la seguridad vial que se encargue de velar por el cumplimiento y la ejecución de este plan.

En relación con las funciones de dicha comisión el artículo 3 de este plan establece puntualmente 16 acciones y atribuciones sin un plan de acción o proyecto específico, en este sentido tampoco se establece una hoja de ruta ni sanciones o consecuencias en caso de que no se cumpla con lo establecido.

### **Plan Nacional de Seguridad Vial para Motociclistas (2015-2020)**

El plan nacional del Motociclista es uno de los mejores documentos en relación a la normativa y seguridad vial de este sector de la flota vehicular del país. Esta elaborado en coordinación multisectorial entre instituciones públicas, empresas privadas, sectores motociclistas, usuarios y moto Clubs lo que le da gran validez a lo que se estipula en dicho documento.

El Plan tiene como objetivo primordial generar iniciativas para reducir la mortalidad asociada a los usuarios de motocicletas en Costa Rica, así como promover la utilización segura de este tipo de vehículos y la interacción con lo demás en carretera.

Los Objetivos Específicos de dicho plan son:

- *Elaborar un Diagnóstico Integral de la Situación de las Motocicletas en Costa Rica, mediante un proceso participativo y multisectorial*
- *Elaborar un plan de acción de intervenciones de seguridad vial asociados a la movilidad de motociclistas en interacción con otros tipos de usuarios y contextos, basados en evidencia científica, con un abordaje multisectorial y un enfoque integral.*
- *Crear una estructura organizativa para la implementación y monitoreo de las acciones desarrolladas mediante el Plan Nacional de Motociclistas.*

Este plan tiene una estructura muy completa ya que cuenta con un análisis de la situación mundial del motociclista, los índices de mortalidad en el mundo y menciona análisis de organizaciones importantes como la Organización Mundial de la Salud en relación al tema. Asimismo, se incluye un análisis del perfil del motociclista costarricense y se subdivide dicho análisis por sector rural y urbano.

Este plan establece su metodología, así como el ordenamiento y priorización de las medidas, cuenta además con un amplio estudio de las estadísticas nacionales relacionadas con el tema, en aspectos como mortalidad, flota vehicular, obtención de licencias entre otros.

### **Manual del Conductor (Manual Oficial de Educación Vial)**

Este manual se divide en 9 capítulos los cuales abarcan temas como leyes de tránsito y seguridad vial nacional, así como una diferenciación entre factores influyentes, un capítulo exclusivo sobre normas de circulación entre otros temas.

El manual define conceptos como tránsito y seguridad vial además referencia la legislación nacional que lo respalda como ley de tránsito y la constitución política de la República de Costa Rica.

De la misma forma el manual instruye al conductor sobre las sanciones por infracción e incumplimiento de las disposiciones establecidas y muestra un cuadro explicativo sobre las consecuencias sobre la reducción de puntos en la licencia según el sistema que se utiliza en Costa Rica para castigar al conductor imprudente.

Finalmente, uno de los aspectos positivos de este manual es la buena explicación mediante ilustraciones gráficas de las señales de tránsito y maniobras en carretera lo que le permite al conductor principiante tener un panorama más claro de la teoría desarrollada en el documento.

## **Análisis Comparativo entre Alemania y Costa Rica**

### **Leyes generales y su aplicación**

La edad mínima para conducir en Alemania es de 18 años, es decir la mayoría de edad al igual que en nuestro país, en carretera el tráfico gira a la derecha y rebasa a la izquierda al igual que se hace en Costa Rica y en los países de Latinoamérica, en Alemania no se conduce por el sentido contrario como en otros países de la unión europea. En materia de seguridad dentro de los vehículos, igualmente se exige el uso de cinturones de seguridad por todos los pasajeros y para los niños menores de 12 años o menores de 1,5 metros está prohibido sentarse en el asiento delantero del acompañante a menos que estén en un asiento de seguridad infantil aprobado. Sin embargo, no puede utilizar un asiento de seguridad para niños en el asiento delantero si hay un airbag activo, lo que coincide en su totalidad con la legislación aplicable en Costa Rica y las disposiciones en materia de seguridad vial nacionales.

En relación con los motociclistas en Alemania se dispone por norma que estos deben transitar con los cascos y las luces encendidas en todo momento, al igual que en Costa Rica la legislación es clara en este sentido y exige que estos vehículos se hagan destacar durante las 24 horas del día por motivo de seguridad de los mismos conductores.

*La premisa básica de la ley de tráfico alemana es la "doctrina de la confianza", que en efecto dice que los automovilistas deben estar alertas, obedecer la ley y conducir defensivamente en todo momento para que todos los conductores y otros usuarios puedan tener confianza mutua. Los automovilistas deben estar especialmente alerta y anticipar las acciones de peatones o niños mayores o discapacitados (Brian's Guide to Getting Around Germany)*

En Alemania los conductores deben tener un seguro de responsabilidad civil y deben llevar constancia del seguro, así como la prueba de propiedad del vehículo en todo momento, ya sean los documentos del mismo y título de propiedad o los documentos que responden el alquiler en caso de que este sea rentado.

En relación con los implementos de seguridad con los que deben contar los vehículos en carretera en caso de emergencia básicamente son los mismos que se exigen en Costa Rica, los vehículos

deben llevar un triángulo de advertencia y un kit de primeros auxilios. La única diferencia en este sentido es que en Alemania no se exige portar un extintor dentro del vehículo a diferencia de nuestro país.

### **Multas y sanciones**

En Alemania la policía puede cobrar multas por la mayoría de las infracciones de tráfico menores en el lugar. Si no tiene suficiente dinero en efectivo, normalmente puede pagar con una tarjeta de crédito o débito.

En caso de que el conductor infractor no pueda o no quiera pagar, el vehículo puede ser confiscado y el indócil recibirá una citación para comparecer ante instancias judiciales. En Alemania los casos de corrupción son anormales contrario a la realidad que vive Costa Rica, en este país europeo las multas se pueden cancelar al momento de la infracción y el usuario recibe un ticket por el pago realizado en carretera.

En correlación con las infracciones de tránsito, los delitos más graves en Alemania son los que comprometen la vida de personas o transgreden bienes en peligro de extinción y pueden ser penados con cárcel, estos delitos van desde la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas, darse a la fuga de la escena de un accidente, maniobras ilegales, vueltas en U, la falta de ceder el derecho de vía u obstaculizar el paso y hasta la conducción imprudente incluyendo el exceso de velocidad.

Alemania opera un sistema puntual para delitos de conducción, la mayor diferencia en la operación del sistema vial en comparación con Costa Rica podemos concluir que es el sistema de puntos, ya que a pesar de ser un mecanismo similar al que se utiliza en el país este opera de forma contraria, en Costa Rica se restan puntos de la licencia conforme se comentan infracciones y dependiendo del nivel de gravedad que esta signifique, sin embargo en Alemania se utiliza un método contrario ya que el usuario que infrinja la ley acumula puntos en la licencia, estos puntos se basan igualmente en la gravedad de la falta.

El sistema de puntos funciona de la siguiente manera:

- La mayoría de las infracciones menores acumulan de uno a cuatro puntos
- Con violaciones más serias se gana cinco o más puntos.
- Los puntos por delitos menores se extinguen después de tres años; Otros delitos permanecerán en el registro de cinco a 10 años dependiendo del delito.
- Los conductores que superen cuatro puntos en su récord en cualquier momento pueden asistir a una clase de seguridad para eliminar cuatro puntos de su récord (dos puntos si el total es mayor de nueve).
- Quienes acumulen 14 puntos deben asistir a la clase de seguridad. Ellos pueden entonces voluntariamente obtener asesoramiento de un psicólogo de tráfico para eliminar dos puntos de su registro.
- Cualquiera que acumule 18 o más puntos tendrá su licencia suspendida indefinidamente.

### **Licencias**



En materia de licencias la legislación alemana opera de forma idéntica a la legislación nacional en relación a la expedición de licencias temporales u homologación de licencias extranjeras, en este sentido la licencia de conducir de un extranjero es válida en Alemania durante el tiempo que esa persona en estatus de turista este allí. Una diferencia poco significa con la política nacional sobre reconocimiento es que se debe llevar una traducción al alemán de la licencia de conducir del país de origen en el caso de que el idioma sea una barrera.

Alemania tiene acuerdos recíprocos con muchos países y estados de los EEUU que permiten que las licencias de conductor se conviertan. En caso de que no sea así se puede pasar por un proceso simple donde solamente se tenga que realizar una prueba teórica ante las autoridades correspondientes o tener que realizar una prueba de manejo como los demás aspirantes primerizos. La prueba consiste en secciones que cubren leyes, signos, vocabulario, teoría y conservación de energía.

En materia de transito exclusiva para motocicletas la legislación alemana no es tan específica, sin embargo, es clara en las regulaciones a las que este sector de la población debe someterse.

### **Análisis Comparativo entre Colombia y Costa Rica**

En materia de legislación de tránsito para Colombia se encuentran disponibles variados documentos que abarcan desde leyes, decretos y reglamentos hasta directrices y cuentan además con un plan nacional de seguridad vial, dado que este país es líder en datos abiertos en la página oficial del ministerio de transportes de este país se encuentran disponibles dichos documentos, más aún en una búsqueda exhaustiva la limitación que se encontró está relacionada con manuales especializados para conductores de motocicletas.

A pesar de lo anterior este país es uno de los más completos en esta materia en relación a los demás analizados ya que a pesar de los vacíos en la legislación referente, la ciudadanía se ha dado a la tarea de complementar la normativa faltante sobre seguridad vial, creando el manual del motociclista que se puede utilizar como referencia. El cual es un documento muy completo que se analizara más adelante.

Sobre los temas que competen la normativa que los regula es la Ley 769 del 2002. Código de Transito de Colombia. Al respecto esta ley dispone las normas generales para las motocicletas en su artículo 94 el cual reza lo siguiente:

*Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.*

Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

- Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
- Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

- No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
- No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.
- Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
- Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.
- Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Dadas las disposiciones anteriores para tales efectos vemos como la mayoría de las 10 medidas son equivalentes en comparación con la legislación aplicable en Costa Rica, las variaciones más significativas son a nivel de redacción sin embargo rara efectos prácticos la normativa podemos concluir que es exacta ya que en ambas se obliga al conductor de motocicleta a salvaguardar su integridad y la de los demás usuarios por medio de precauciones como casco, chalecos reflectivos, entre otros.

Cabe destacar que la única diferencia de la legislación en materia de tránsito de Colombia en comparación con Costa Rica es que en este país no se exige, por norma, que los conductores de estos vehículos transiten con las luces encendidas durante el día, como si se exige en Alemania y Costa Rica.

Otro de los asuntos que es importante analizar sobre la ley colombiana es todo lo relacionado a la licencia de conducción, en cuanto a ello la misma ley del código de tránsito dispone en los artículos 17, 18, 25 y 26. A continuación se detallan los mismos.

#### Artículo 17. *Otorgamiento.*

La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

- El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.
- Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección; fecha de expedición y organismo que la expidió.
- Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción que no

cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto.

- Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigentes sobre la materia.
- En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro “o en su área metropolitana”.

#### Artículo 18. *Facultad del titular.*

La licencia de conducción habilitará a su titular para manejar vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca el reglamento.

El Ministerio de Transporte, reglamentará el Examen Nacional de Aptitud y Conocimientos Específicos de Conducción, que será obligatorio presentar y aprobar por todo aspirante para la expedición de la Licencia de Conducción por primera vez o por refrendación. La vigencia de este examen será de cinco (5) años, pasados los cuales se deberá presentar un nuevo examen.

#### Artículo 25. *Licencias extranjeras.*

Las licencias de conducción, expedidas en otro país, que se encuentren vigentes y que sean utilizadas por turistas o personas en tránsito en el territorio nacional, serán válidas y admitidas para conducir en Colombia durante la permanencia autorizada a su titular, conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

#### Artículo 26. *Causales de suspensión o cancelación.*

La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en imposibilidad transitoria física o mental para conducir, soportado en un certificado médico.
2. Por decisión judicial.
3. Por encontrarse en flagrante estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente.
4. Por reincidir en la violación de la misma norma de tránsito en un período no superior a un año. En este caso la suspensión de la licencia será por seis meses.
5. Por prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva.

La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportado en un certificado médico.
2. Por decisión judicial.
3. Por muerte del titular.

4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente.
5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el período de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

Como es claro después de un análisis de la principal norma en materia de tránsito de Colombia y los artículos de la misma relacionados con las motocicletas no existe una diferencia clara entre esta legislación y la de Costa Rica en la misma materia.

#### **Análisis Comparativo entre España y Costa Rica**

En la búsqueda de información respectiva a España sobre tránsito y seguridad vial se denota una eficiente aplicación de la política pública sobre datos abiertos de este país, ya que el mismo publica en la página de la agencia estatal un Boletín Oficial del Estafo (BOE) cada vez que se emite una directriz, ley o reglamento, lo que permite al usuario acceder a la información en un solo sitio.

Meramente en materia de Tránsito y seguridad vial para motocicletas se determinó que al igual que en los demás países analizados la legislación no es muy amplia al respecto, encontraron más similitudes que diferencias en relación a la prohibición de circular con menores de 12 años como pasajeros, obligatoriedad de utilizar las luces de la motocicleta encendidas las 24 horas del día.

Este país cuenta con un acervo de documentos vastos en materia de seguridad vial y tránsito, para los motociclistas se elaboró por parte de la confederación Nacional de Auto escuelas el manual del motociclista, cuya mayor diferencia con las legislaciones anteriormente mencionadas es que no especifica ni estipula la obligación por parte del conductor de motocicleta de portar accesorios o ropa reflectivas, por el contrario se insta al usuario a utilizar materiales resistentes para la vestimenta como lo es el cuero.

Así mismo España cuenta con un plan estratégico de seguridad vial de motociclistas el cual tiene como objetivos invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves entre los usuarios de motos en carretera, y conseguir que el número de muertos por cada cien mil motociclistas inicie un crecimiento sostenido en el tiempo.

Finalmente cabe destacar que la diferencia más grande en comparación con Costa Rica se da únicamente en la utilización obligatoria en nuestro país de prendas reflectivas como parte de la seguridad del conductor, mientras que en España esto no es obligatorio ni se menciona en la legislación.

#### **Análisis Comparativo entre las políticas de la Unión Europea (en materia de Tránsito y seguridad Vial) y Costa Rica**

*Análisis Comparativo entre Holanda y Costa Rica*

*Análisis Comparativo entre Italia y Costa Rica*

Para las legislaciones de estos dos países no se encontró suficiente documentación para realizar un análisis de la norma, sin embargo se cuenta con cierta información del bloque económico al que pertenecen, la Unión Europea, y que como el estadio más amplio de integración económica que representa tiene legislación en conjunto para normar ciertas disposiciones elementales en el ejercicio de una unión económica, en este caso en particular se cuenta con información sobre Seguridad Vial, Licencias de Conducir y un Plan de orientaciones políticas sobre seguridad vial.

### **Licencias de Conducir**

Los permisos expedidos por países de la UE deben ser reconocidos recíprocamente. Las categorías de permiso de conducción son las siguientes:

- categoría AM: para vehículos de dos o tres ruedas cuya velocidad máxima no sea superior a 45 km/h y para cuadriciclos ligeros
- categoría A1: para motocicletas ligeras cuya cilindrada máxima sea de 125 centímetros cúbicos y con una potencia máxima de 11 kW
- categoría A2: para motocicletas con una potencia máxima de 35 kW
- categoría A: para motocicletas pesadas sin limitaciones de potencia
- categoría B: para vehículos de hasta 3 500 kilogramos y un máximo de ocho pasajeros
- categoría BE: para vehículos de la categoría B que lleven enganchado un remolque pesado de 3 500 kg como máximo
- categoría B1 (opcional): para cuadriciclos
- categoría C1: para vehículos de transporte de mercancías de entre 3 500 y 7 500 kg y diseñados para un máximo de ocho pasajeros
- categoría C1E: para vehículos de la categoría C1 o B que lleven enganchado un remolque pesado, con una masa combinada de hasta 12 000 kg
- categoría C: para vehículos de transporte de mercancías de más de 3 500 kg y no más de ocho pasajeros
- categoría CE: para vehículos de la categoría C que lleven enganchado un remolque pesado;
- categoría D1: para vehículos de transporte de pasajeros construidos para menos de dieciséis pasajeros y de una longitud máxima de 8 m
- categoría D1E: para vehículos de la categoría D1 que lleven enganchado un remolque pesado
- categoría D: para vehículos de transporte de pasajeros construidos para más de ocho pasajeros
- categoría DE: para vehículos de categoría D que lleven enganchado un remolque pesado;
- pueden llevarse enganchados remolques ligeros de hasta 750 kg con las categorías B, C1, C, D1 y D.

Las edades mínimas para la expedición del permiso de conducción son las siguientes:

- 16 años para las categorías AM, A1 (motocicletas ligeras) y B1 para los triciclos y cuadriciclos de motor
- 18 años para las categorías A2, B, BE y C1
- 21 años para las categorías C, CE, D1 y D1E
- 24 años para las categorías D y DE

## **Seguridad Vial**

Seguridad vial: aplicación transfronteriza de la normativa

El Programa de acción europeo de seguridad vial lanzado en 2003 tiene el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico para 2010.

La Unión Europea ha puesto en marcha una política destinada mejorar la seguridad vial y reducir el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico. La aplicación de sanciones constituye un instrumento importante para lograr este objetivo; sin embargo, las sanciones no suelen aplicarse cuando la infracción se comete con un vehículo matriculado en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se comete la infracción.

Las infracciones de tráfico cometidas en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro a menudo no dan lugar a sanción. Varios Estados miembros han firmado acuerdos bilaterales con el fin de terminar con esta impunidad, pero su aplicación se ha revelado difícil. Se tiende a no aplicar sanciones a los infractores no residentes, lo cual disminuye la eficacia de la política de seguridad vial de los Estados miembros y discrimina a los conductores residentes.

Sistema de intercambio de datos

Cuando una infracción se ha cometido en un Estado miembro con un vehículo matriculado en otro Estado miembro sin que el infractor haya podido ser sancionado por las autoridades del Estado encargadas de perseguir la infracción, la autoridad competente de dicho Estado enviará el número de matrícula y la información sobre la fecha y lugar de la infracción a la autoridad competente del Estado de residencia del infractor.

La autoridad competente del Estado de residencia remitirá a la autoridad competente del Estado de la infracción la información relativa al vehículo y al titular del permiso de circulación de éste.

Notificación de infracción

Una vez recibida la información, la autoridad competente del Estado de infracción enviará una notificación de infracción al titular del permiso de circulación. Esta notificación incluirá los detalles de la infracción, el importe de la multa que deberá pagar y las posibilidades de impugnación y recurso. La notificación de infracción estará redactada en la lengua o lenguas oficiales del Estado de residencia.

Autoridades centrales

Cada Estado miembro deberá designar una autoridad central encargada de asistirlo en la aplicación de la presente Directiva. Toda persona cuyos datos personales se transmitan mediante este sistema podrá interponer una demanda con el fin de acceder, rectificar o suprimir los datos erróneos o introducidos ilegalmente por la autoridad central del Estado de residencia.

**Plan de orientaciones políticas sobre seguridad vial**

## Seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020

A pesar de que se registraron avances en materia de seguridad vial en la Unión Europea (UE) durante el tercer programa de acción europeo de seguridad vial (PASV), que se desarrolló entre 2003 y 2010, la Comisión Europea destaca la necesidad de redoblar los esfuerzos para mejorar la seguridad vial.

Las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial (2011-2020) pretenden instaurar un marco general y una serie de objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales, de acuerdo con el principio de subsidiariedad. Dentro de este marco general, la Comisión pone de relieve la necesidad de:

- crear un marco de cooperación basado en el intercambio de mejores prácticas en el seno de la UE
- adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad de reducir el número de heridos en accidentes de circulación
- mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera.

La Comisión establece tres principios fundamentales:

- alcanzar el máximo nivel de seguridad vial en toda Europa - Animando a los ciudadanos de la UE a asumir su papel como responsables principales de su seguridad y la de los demás en las carreteras europeas y mejorando la seguridad de sus usuarios más vulnerables de la carretera;
- un enfoque integrado sobre la seguridad vial - A través de la cooperación con otros ámbitos políticos de la UE como la energía, el medio ambiente, la educación, la innovación y tecnología y la justicia;
- subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida - A través del concepto de responsabilidad compartida, el compromiso y acciones prácticas a todos los niveles, desde los países de la UE y sus autoridades hasta los organismos regionales y locales.

La Comisión propone mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la UE entre 2010 y 2020. Esto refleja el claro compromiso de la UE con la seguridad vial y la existencia de una meta común permitirá ofrecer a los ciudadanos de la UE un nivel más uniforme de seguridad vial en el seno de la UE. La Comisión insta a los distintos países de la UE a que contribuyan a la consecución de este objetivo común mediante sus respectivas estrategias nacionales en materia de seguridad vial.

### Objetivos estratégicos

La Comisión ha identificado siete objetivos para los cuales se propondrán acciones a nivel nacional y comunitario:

- 1) mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera
- 2) mayor cumplimiento de las normas de circulación
- 3) mayor seguridad de las infraestructuras viarias
- 4) vehículos más seguros
- 5) promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial

- 6) mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones
- 7) protección de los usuarios más vulnerables de la carretera

## **Conclusiones**

En conclusión, después de un análisis de las normativas disponibles de los países que se investigaron se concluye que la información disponible para Leyes de Transito, seguridad vial, manuales de conductores, pruebas de licencia y planes nacionales específicos para motociclistas es muy escasa, no se dispone de legislación y normativas específicas para los usuarios de este tipo de vehículos.

En una comparación de lo recabado para todos los países en relación con la normativa costarricense vemos que no se presentan diferencias abismales en este sentido, al contrario, la mayoría de países incluyendo Costa Rica tienen disposiciones claras y similares sobre los límites de velocidad, indumentaria de seguridad, circulación, obligatoriedad de las luces encendidas durante el día, entre otros aspectos.

Cabe destacar que las diferencias más evidentes en relación a la seguridad vial y las leyes de transito de los países analizados esta en temas de infraestructura vial y rigidez de las multas por infracción, esto específicamente para países europeos, todo lo contrario, sucede en relación a Colombia y Costa Rica.

## **Limitaciones**

En esta investigación se encontraron varias limitaciones que impidieron la correcta recolección de la información necesaria para un análisis a profundidad de la legislación requerida. Las principales restricciones se deben a aspectos como el idioma o accesibilidad a la información. Ya que en países como China y la India no se publica información con el mecanismo datos abiertos, así mismo el idioma complica un más la investigación.