

**Sala Constitucional**  
**Poder Judicial de Costa Rica**  
**Acción de inconstitucionalidad de:**  
**Mario Quintana Valverde**  
**Contra los artículos: 124 y 147 inciso z)**  
**de la ley de tránsito por vías**  
**públicas Terrestres y seguridad vial**  
**Expediente n°: 14-008-uned**

Señores (as) Magistrados (as):

Yo, **JORGE LUIS QUIROGA NEUMAN**, Mayor, soltero, abogado, vecino de san José, cédula de identidad número uno trescientos veintitrés doscientos quince, en mi carácter de **PROCURADOR GENERAL ADJUNTO**, de conformidad con el acuerdo del Ministerio de Justicia número 16 del 10 de septiembre de 2014, publicado en la Gaceta n° 203 del 22 de septiembre de 2014, con el debido respeto me dirijo ustedes en ocasión de contestar en tiempo la audiencia otorgada a la Procuraduría General de la República mediante el auto de las nueve horas veinte minutos del 18 de diciembre de 2014, en relación con la **ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD** promovida por el señor **MARIO QUINTANA VALVERDE**, cédula de identidad número seis trescientos cuarenta y cinco seiscientos cincuenta y cuatro, contra los artículos 124 y 147 inciso z) de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial (Ley n° 9078), por estimarlos contrarios a los artículos 20, 22 y 33 de la Constitución Política de Costa Rica.

Su legitimación deriva de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 75 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional, mediante la existencia del asunto previo que se tramita con el número de expediente 14-000234-678-TR, en el Juzgado de Tránsito de Puntarenas.

Se pretende con la interposición de la presente acción que se declare la inconstitucionalidad de los artículos 124 y 147 inciso z) de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial (Ley n° 9078) como medio razonable para amparar el interés de las personas con discapacidad que utilizan sillas de ruedas.

## **I. FUNDAMENTOS DE LA ACCIÓN:**

El señor Mario Quintana Valverde interpone la presente acción, al considerar que el artículo 124 de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial (Ley n° 9078) establece una *“prohibición de transitar por medio de una silla de ruedas con motor, siendo que esta restricción violenta lo tipificado en los numerales 20, 22 y 33 de la Constitución Política; de igual manera artículo 147 inciso Z de la Ley de Tránsito por vías públicas y seguridad vial impone una multa por realizar movilizarse por este medio de transporte, resultando este castigo una violación al principio de igualdad y dignidad humana”*.

Asimismo considera el accionante que dichas normas *“resultan lesivos a los principios de igualdad y dignidad humana, el de libertad de tránsito y el de libertad personal, toda vez que en ninguna parte de la ley de Tránsito por las vías públicas terrestres y seguridad vial se toma en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad”*.

Ya en lo relativo a los derechos vulnerados; en relación con el derecho a la igualdad cita la resolución de la Sala Constitucional No. 2011-011099 de las 11:18 horas de 19 de agosto de 2011, la resolución de la Corte Constitucional de Colombia en su sentencia C-066/13, los artículos 2 y 7 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, el artículo 2 de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, los artículos 3 y 26 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y los artículos 1 y 24 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el artículo 1 de la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (N° 7948), y las Reglas de Brasilia, aprobadas en nuestro país en Sesión Extraordinaria de Corte Plena No. 17-2008 del 26 de mayo de 2008.

Considera además que la lista de vehículos autorizados por la normativa *“excluye de manera definitiva todos los vehículos que utilizan las personas con necesidades especiales y en vista de ello, se me impone una multa por circular por medio de mi silla de ruedas, lo que sería un trato desigualitario e indigno, lo anterior debido a que este artefacto es la única y mejor opción para transportarme”*.

Aunado a lo anterior, señala que *“las normas en cuestión son contrarias a la libertad de tránsito y a la libertad personal, siendo que indicar que las personas que circulen en algún vehículo que no se encuentre expresamente permitido por la Ley de Tránsito y su reglamento, violenta la libre circulación”*.

## **II. SOBRE LAS PERSONAS CON ALGÚN GRADO DE DISCAPACIDAD Y LA FINALIDAD DE LAS SILLAS DE RUEDAS**

En el mundo existen más de 650 millones de personas con algún grado de discapacidad<sup>1</sup>; y en el caso de Costa Rica, el tema de la discapacidad ha sido abordado de manera diferente en los últimos años, donde como bien lo señala la organización Panamericana de la Salud<sup>2</sup>:

*“En Costa Rica el enfoque sobre la discapacidad se ha venido transformando en el transcurso de los años, como en el resto de países de la Región, pasando de un enfoque meramente asistencialista, hacia uno más integral, fundamentado en la promoción de los derechos humanos y la participación ciudadana de las personas con discapacidad”*. (OPS, 2004, p.4)

Ya a nivel jurídico, el derecho a la igualdad y no discriminación, junto con el derecho a la dignidad, el derecho a la salud, el derecho al trabajo y la libertad de tránsito –todos estos derechos regulados en nuestra Carta Magna- han constituido verdaderos pilares para una correcta tutela en el marco jurídico costarricense de los derechos de las personas con algún grado de discapacidad con la finalidad de incorporar a estas personas de manera proactiva en la sociedad.

En ese sentido, el Estado costarricense desde la década de los 40 ha venido tomando acciones con el fin de garantizar el acceso a las personas con algún grado de

---

<sup>1</sup> Considerando 1 de la Política Nacional en Discapacidad 2011-2021 Decreto Ejecutivo N° 36524-MP-MBSF-PLAN-S-MTSS-MEP. Recuperado de: [http://www.asamblea.go.cr/Centro\\_de\\_informacion/biblioteca/Centro\\_Dudas/Lists/Formule%20su%20pregunta/Attachments/1295/Decreto%2036524.pdf](http://www.asamblea.go.cr/Centro_de_informacion/biblioteca/Centro_Dudas/Lists/Formule%20su%20pregunta/Attachments/1295/Decreto%2036524.pdf)

<sup>2</sup> Organización Panamericana de la Salud. La discapacidad en Costa Rica: Situación actual y perspectivas. Ministerio de Salud. San José, C.R: OPS, 2004. Recuperado de: <http://www.bvs.sa.cr/php/situacion/discapacidad.pdf>

discapacidad a los diferentes servicios básicos y el disfrute de sus derechos humanos, de esta manera se logró en 1940 la creación del Centro Nacional Fernando Centeno Güell y ya en el año 1973 se logra la creación del Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE).

No obstante, los procesos más relevantes de cambio que surgen en la sociedad y en las distintas instituciones se dan mediante la creación de políticas públicas más inclusivas por parte del Estado procurando una prestación de servicios más accesible y acorde con las necesidades de las poblaciones con algún grado de discapacidad.

Asimismo, ha sido de especial relevancia en dicho proceso de cambio, la incorporación a nuestro sistema jurídico de distintas normas legales y tratados internacionales que hacen un abordaje más integral de los temas relativos a la discapacidad; en esa línea se puede hacer referencia a Tratados internacionales tales como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo (aprobada mediante ley n° 8661 del 19 de agosto de 2008) y la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (aprobada mediante ley N° 7948 del 22 de noviembre de 1999).

Aunado a lo anterior, a nivel legal se han aprobado una serie de leyes que tutelan y desarrollan ampliamente lo relativo a los derechos de las personas con discapacidad siendo principalmente la Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (Ley n° 7600 del 2 de mayo de 1996) y su correspondiente reglamento (Decreto Ejecutivo n.° 26831-MP de 23 de marzo de 1998) la normativa referente en dichos temas.

Sumado a ello, el Estado costarricense ha aprobado una serie de normativa adicional con el fin de garantizar el respeto a los derechos de las personas con algún grado de discapacidad así como el acceso a la distintas instancias públicas, es así como se da la existencia de leyes tales como la Ley de Creación de las Comisiones institucionales en temas de discapacidad (ley n° 8822), Ley de Creación de las Comisiones Institucionales

sobre Accesibilidad y Discapacidad (CIAD) (Ley n° 9171), ley de Inclusión y Protección Laboral de las personas con discapacidad en el Sector Público y su reglamento N° 36462-MP-MTSS del 2 de febrero de 2011, la Ley de Reforma al Sistema Financiero Nacional para la Vivienda y Creación del BANHVI (Banco Hipotecario de la Vivienda) con el fin de asegurar el acceso a una vivienda digna como derecho humano a las personas con discapacidad sin núcleo familiar (Ley n° 9209). Asimismo, una serie de decretos tales como la creación del Registro Nacional de Estadística sobre Discapacidad (RED) (Decreto Ejecutivo N° 36357-S del 22/11/2010) y la Política Nacional en Discapacidad 2011-2021 (PONADIS) (Decreto Ejecutivo N° 36524-MP-MBSF-PLAN-S-MTSS-MEP del 07/04/2011); y ya a nivel reglamentario incluso se da la existencia del Reglamento municipal n° 46 del 12/11/2013 de la Municipalidad de Alajuela para otorgar un Galardón Anual a aquellas empresas por su excelencia en materia de inclusión y accesibilidad de personas con discapacidad.

De igual manera es importante señalar la ley 9207 del 25 de febrero de 2014 que viene a modificar el artículo 2 y los artículos 62 y 67, todos de la Ley N.º 7600, Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, de 2 de mayo de 1996, y sus reformas. Estableciendo la siguiente redacción en el artículo 2 sobre el concepto de discapacidad:

*"Artículo 2.- Definiciones*

*Se establecen las siguientes definiciones:*

*Accesibilidad: son las medidas adoptadas, por las instituciones públicas y privadas, para asegurar que las personas con discapacidad tengan acceso, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público. Estas medidas incluyen también la identificación y eliminación de dichas barreras. [.]"*

Además adiciona en el artículo 45 bis el siguiente texto:

"Artículo 45 bis.- Libertad de acceso

Las personas con discapacidad que utilicen perros guías o animales de asistencia, ***así como productos para apoyar la movilidad***, tendrán libre acceso a todos los medios de transporte público, así como a toda edificación pública o privada, sin que esto les genere gastos adicionales." (Negrita y subrayado no son del original).

Toda esta regulación ha permitido ir realizando paulatinamente un cambio social, estructural y de mentalidad en la sociedad costarricense, sin embargo, no se puede obviar que todavía existen muchas limitantes en sus diversas índoles.

Ahora bien, para el caso en análisis, es importante realizar una aclaración técnica sobre la concepción que se le puede dar a la silla de ruedas, y si esta constituye un medio de transporte. En ese sentido la Organización Mundial para la Salud<sup>3</sup> indica que: "*Las sillas de ruedas son los dispositivos de asistencia o de movilidad más comunes para realzar la movilidad con dignidad*". (OMS, 2008, p.16)

En otras palabras, las sillas de ruedas no constituyen un medio de transporte en el sentido amplio de la palabra como si lo puede ser un automóvil o una bicicleta, donde dichos vehículos permiten movilizarse según sea el propósito ya sea laboral o recreacional. En cambio, la silla de ruedas como bien se menciona en el párrafo anterior, constituye un dispositivo que facilita la movilidad con dignidad de las personas que poseen algún tipo de discapacidad motora y por lo tanto viene a complementar esa falencia, como bien sucede con los bastones, muletas y demás dispositivos.

Por lo tanto, la silla constituye un dispositivo que apoya y facilita la movilidad, por ello, se permite su utilización tanto en instalaciones públicas y privadas, formando parte de la persona que la utiliza y de ahí su importancia de permitir su utilización como una forma de equiparar y solventar cualquier dificultad que pueda afectar la capacidad motora quien la utiliza; ligado a lo anterior, se produce la obligación del Estado de brindar la

---

<sup>3</sup> Organización Mundial para la Salud. Pautas para el suministro de sillas de ruedas manuales en entornos de menores recursos. 2008. Recuperado de:  
[http://www.who.int/disabilities/publications/technology/wheelchairguidelines\\_sp\\_finalforweb.pdf](http://www.who.int/disabilities/publications/technology/wheelchairguidelines_sp_finalforweb.pdf)

infraestructura adecuada para garantizar la correcta movilidad de las personas con dichos dispositivos, de ahí que la ley 7600 y su reglamento, establezcan una serie de parámetros o requisitos que se deben tomar en cuenta en cualquier edificación, o medio de transporte público para garantizar el fácil acceso y utilización.

### **III. EN CUANTO AL FONDO:**

#### **1) Sobre la prohibición del artículo 124 y la sanción estipulada en el 147 inciso z de la ley 9078**

Ahora bien, al tener un panorama más amplio sobre las regulaciones en materia de discapacidad y la aclaración relativa a las sillas de ruedas; es importante señalar que el tema central que alega el recurrente, radica en la discapacidad motora y por ende la utilización de una silla de ruedas en una carretera pública por parte del accionante donde un oficial de tránsito le confeccionó una infracción basándose en el artículo 124 de la Ley de Tránsito y por lo tanto alega la inconstitucionalidad de dicha norma que establece lo siguiente:

***“ARTÍCULO 124.- Patinetas y otros***

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

*Las autoridades competentes podrán retirar de circulación estos artefactos y su devolución solo se hará al propietario o tercero autorizado, una vez cancelada la multa respectiva. Las personas menores de quince años deben ser acompañadas por sus padres o tutores, para el trámite.”*

Asimismo, señala la inconstitucionalidad del artículo 147 inciso Z de la Ley de Transito que establece:

***“ARTÍCULO 147.- Multa categoría E***

*Se impondrá una multa de veinte mil colones (¢21.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:*

*[...]*

*z) A quien circule en las vías públicas con patinetas, patines y otros vehículos no autorizados, de conformidad con el artículo 124 de la presente ley”.*

En ese sentido, la normativa que se acusa inconstitucional, viene a establecer una sanción a toda aquella persona que utilice en las vías públicas cualquier otro vehículo o artefacto autopropulsado que no esté explícitamente autorizado en la ley 9078, en ese sentido, el accionante señala que dentro de dicha normativa no se hace referencia a las sillas de ruedas, lo cual podría encontrar su razonamiento en varios aspectos sustanciales.

El primero de ellos consistiría en el hecho de que la silla de ruedas como ya se señaló anteriormente, no constituye un vehículo automotor como si lo es un automóvil o una motocicleta (los cuales si requieren de una serie de requisitos previos para su utilización como lo es la obtención de la licencia de conducir, entre otros.) sino que más bien la silla de ruedas constituye un dispositivo que facilita la movilidad con dignidad de las personas que poseen algún tipo de discapacidad motora, como así lo son también los bastones, andaderas y demás artefactos.

De ahí que el tratamiento jurisprudencial que ha realizado la Sala Constitucional<sup>4</sup>, en relación con la accesibilidad en vías públicas de las personas con discapacidad tienda a recomendar a las distintas autoridades la adecuada construcción de aceras, pasos peatonales, estacionamientos y rampas, de conformidad con la ley 7600 (artículos 41, 42, 43) y su reglamento n° 26831 de 1998 (artículos 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 154 y 155) con el fin de garantizar la movilidad de las personas por espacios adecuados como lo son las aceras libres de cualquier obstáculo o peligro, esto con el fin de evitar cualquier tipo de afectación que pueda generarse por transitar en carreteras poniendo en riesgo la integridad física y especialmente el derecho a la vida de las personas.

---

<sup>4</sup> En ese sentido pueden verse las siguientes resoluciones de la Sala Constitucional: Res. N° 2012-016683, Res. N° 2012-015695, Res N°2009-001650, Res N° 2012-012506, Res. N° 2012-004688, y de gran relevancia la Res. N° 2012-013871.

En ese sentido, se puede traer a colación lo establecido en la resolución 2009- 001650 en su considerando quinto, ha señalado:

*“V.-SOBRE LA OBLIGACIÓN DE CONSTRUIR ACERAS EN CENTROS URBANOS: De los considerandos anteriores se confirma **el deber de las municipalidades de fiscalizar que las vías públicas cuenten con aceras para garantizar la seguridad de las personas**; asimismo se destaca su potestad en materia de desarrollo urbano (ver artículo 169 de la Constitución Política).”* (negrita y subrayado no son del original).

En relación con lo anterior, la Sala ha señalado la importancia de la Convención Americana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (Ley N° 7948) y la Ley N° 7600 las cuales:

*“consagran la obligación de suprimir progresivamente la discriminación contra la población discapacitada y de promover su integración y participación social. Una de las formas de garantizar este derecho fundamental -y evidentemente de lograr su inclusión- consiste en **suprimir las barreras arquitectónicas que excluyen o restringen su participación social.**”* (Sentencia N° 2008-009770) (Negrita no es del original).

Por ende, si se relaciona lo anterior con lo establecido en la misma ley 9078 en su artículo 2 inciso 132 define como “vía” todas las calles, caminos o carreteras por donde transitan los vehículos, y en el inciso 134 define la “vía pública” como toda aquella vía por donde haya libre circulación, adicionalmente el artículo 120 de dicho cuerpo normativo señala en su inciso a) que “*el tránsito peatonal por vías públicas se hará fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos*”, se podría concluir que la prohibición establecida en el 124 pretende tutelar el correcto tránsito en las vías públicas de los vehículos automotores, dejando las aceras, zonas peatonales y demás, para el libre tránsito de las personas –incluyendo a las personas que utilizan las sillas de ruedas- siendo necesario que las distintas entidades públicas velen por el buen estado de dichas aceras para así garantizar un correcto acceso a las zonas y sobre todo el libre tránsito.

## 2) Sobre el derecho a la vida

En otras palabras, la prohibición del artículo 124 (así como el 147 inciso Z) de la Ley de tránsito viene a tutelar el derecho a la vida, como una máxima de nuestro sistema jurídico, donde nuestra Constitución Política establece en su artículo 21 que la vida humana es inviolable; a través de la limitación a la libertad de transitar por las carreteras a todos aquellos vehículos o personas que no estén expresamente establecidos en dicha ley.

Por lo tanto, al ponderar la libertad de tránsito frente al derecho a la vida, es comprensible que se tienda a limitar el libre tránsito en las carreteras, cuando esta actividad pueda poner en serio peligro la vida de los habitantes.

Todo esto encuentra asidero en la resolución de la Sala Constitucional 1257-14, donde basándose en el artículo 21 y 40 de la Constitución Política, se desprende la obligación objetiva del Estado de garantizar la vida de sus habitantes, al imponérsele al Estado:

*“diversas conductas positivas tendentes a regular las áreas de la vida social en las que pueden surgir peligros para la existencia física de los habitantes de su territorio. Así, se establece el deber ineludible de velar y garantizar en forma pronta y cumplida por la tutela de tales derechos fundamentales. **En el caso de la seguridad vial debe cumplir su obligación objetiva de proteger la vida humana, al construir soluciones viales tomando en consideración la seguridad peatonal, de manera que por la omisión de las autoridades competentes no se incurra en una inercia ilegítima que atente contra la vida de los transeúntes. Por ello, el Estado se ve obligado a adoptar de manera oportuna todas aquellas medidas preventivas necesarias para enfrentar peligros inherentes a la vida en sociedad, reduciéndolos al mínimo posible. Al ser el tránsito una actividad necesaria de alto riesgo, el Estado tiene el deber de regular la circulación de peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las privadas que estén abiertas al uso y aprovechamiento común, de manera tal que se pueda garantizar un tránsito terrestre, vehicular***

**y peatonal con el mínimo de peligro para la vida** (véase el Voto No. 2011-012261 de las 11:02 hrs del 9 de setiembre del 2011). **La seguridad peatonal también es un asunto de interés local que las municipalidades no puede soslayar, por lo que éstas deben actuar -dentro de sus respectivos ámbitos de competencia- para garantizar a los munícipes un tránsito seguro; en particular, a los menores y a los adultos mayores** (véase sentencia N° 2006-11263, de las 9:29 horas del 1 de agosto del 2006)...” (Sala Constitucional, resolución n° 1257-14) (Negrita no es del original).

En otras palabras, la elaboración de normativa que imponga una especie de limitantes al tránsito por carreteras donde transitan vehículos, constituye una medida que pretende proteger la vida de las personas al ser este derecho “*la piedra angular sobre la cual descansan el resto de los derechos fundamentales de los habitantes de la república*”. (Sala Constitucional, resolución n° 7897-12)

### **3) Sobre el derecho a la igualdad y no discriminación**

En cuanto a lo alegado por el accionante en relación con la vulneración al principio de igualdad y no discriminación, “Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad” (ley n° 7948) misma que alega el accionante como fundamento normativo, establece en el artículo 1 la definición de lo que se podría entender como discriminación contra las personas con discapacidad al señalar:

*“ARTÍCULO I: Para los efectos de la presente Convención, se entiende por:*

*2.- Discriminación contra las personas con discapacidad*

*A) El término "discriminación contra las personas con discapacidad" significa toda **distinción, exclusión o restricción basada en una discapacidad, antecedente de discapacidad, consecuencia de discapacidad anterior o percepción de una discapacidad presente o pasada, que tenga el efecto o propósito de impedir o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por parte de las personas con discapacidad, de sus derechos humanos y libertades fundamentales***.” (Negrita no es del original)

Este artículo viene a ser claro para entender la normativa que se pretende declarar inconstitucional, ya que de dicho artículo se desprende que para que exista una discriminación contra una persona con algún grado de discapacidad se requiere que se dé una distinción basada en su discapacidad con el objetivo de impedir el ejercicio de sus derechos y libertades; sin embargo, el artículo 124 y el 147 inciso Z no establece expresamente ningún tipo de distinción sino que más bien realiza una prohibición para andar en las vías públicas (en este sentido: las carreteras) de aquellos vehículos que no estén expresamente señalados en la ley; esta restricción de tránsito no va dirigida a un grupo de personas en específico, sino que por motivos de seguridad es que se realiza la restricción de transitar en patinetas y demás vehículos no autorizados, esto porque además en el caso concreto para el tránsito peatonal la misma ley 7600 y su reglamento establece la obligación a las distintas entidades públicas de velar por el adecuado estado de las aceras con el fin de garantizar el libre tránsito de las personas con algún grado de discapacidad.

Por lo tanto no se estaría vulnerando el derecho a la igualdad y no discriminación ya que la norma no establece la limitante para las personas con discapacidad frente a las personas que no poseen alguna discapacidad, sino que más bien establece una restricción propia de las potestades de imperio del Estado, con el fin de resguardar la seguridad tanto de quienes circulan con vehículos automotores en las carreteras como de los peatones que deben transitar por los lugares acondicionados para ello.

Por otro lado, en relación con las Reglas de Brasilia Sobre Acceso a la Justicia de las personas en Condición de Vulnerabilidad, es importante señalar que dichas normas, poseen efectos y aplicación a nivel interno del Poder Judicial (ya que fueron adoptadas por el Poder Judicial como parte de un compromiso asumido por las distintas Cortes Supremas de Justicia de cada uno de los países involucrados), por lo que no surten efectos frente a terceros en gestiones fuera del Poder Judicial, salvo que dicha normativa sea aprobada mediante ley de la república como un tratado o convenio internacional (en

otras palabras, constituye una normativa internacional sin aprobar por la Asamblea Legislativa).

#### **4) Sobre el derecho a la libertad de tránsito y libertad personal**

La Sala Constitucional ha establecido la notoria relación que existe entre la libertad de tránsito y el derecho a la libertad personal, como bien se puede apreciar a continuación:

*“La libertad de tránsito está íntimamente relacionada con la libertad personal, consagrada en el artículo 20 de la Constitución y es una de las consecuencias necesarias del principio general de libertad personal. Implica la libertad de desplazarse libremente dentro y fuera del territorio nacional y el derecho de abandonar el lugar habitual de residencia y establecerlo en otro sitio de la República”.* (Sala Constitucional, resolución n° 419-99)

En cuanto a la libertad de tránsito, esta Procuraduría ha emitido su criterio como se puede observar en el dictamen 240 del 01 de noviembre de 2013, al señalar que la *“libertad de tránsito o libertad de circulación consiste en la posibilidad de todo individuo de desplazarse según su voluntad”*.

Asimismo, la convención Americana sobre derechos humanos establece en su artículo 22 que *“toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales”*.

Dicha norma encuentra relación con el artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (ley n° 4229) que establece:

*“1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia.*

*2. Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio.*

*3. Los derechos antes mencionados no podrán ser objeto de restricciones salvo cuando éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o*

***los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto.***

[...]" (Negrita no es del original)

Esta norma señala algunos parámetros muy importantes a la hora de analizar el tema de las restricciones al derecho al libre tránsito, entre ellos el principio de reserva de ley<sup>5</sup>, el cual viene a señalar que la única forma de limitar este derecho es mediante una norma de rango legal basándose en los parámetros de razonabilidad, proporcionalidad y necesidad (ya sea por seguridad nacional, orden público, razones de salud o moral pública, así como la ponderación con otros derechos).

En el caso de las normas en análisis, el legislador establece una limitante (y una sanción por su uso) a la utilización de patinetas y otros vehículos que no estén expresamente autorizados en dicha norma, cumpliendo con el correspondiente principio de reserva de ley, así como para generar una norma que pretende fungir un papel clave para instaurar el orden público, proteger el derecho a la vida de los peatones y garantizar la libertad de tránsito a todas aquellas personas que si utilizan las vías públicas con los vehículos que si están debidamente autorizados.

#### **IV. CONCLUSIÓN**

En razón de todo lo expuesto, es criterio de la Procuraduría General de la República que el artículo 124 y el artículo 147 inciso Z de la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestre y Seguridad Vial (Ley n° 9078), no son contrarios a los artículos 20, 22 y 33 de la Constitución Política.

#### **V. NOTIFICACIONES**

Señalo para notificaciones, la oficina del suscrito, ubicada en el tercer piso del Edificio de la Procuraduría General de la República.

---

<sup>5</sup> En ese sentido el Artículo 19 de la Ley General de la Administración Pública establece en su inciso 1 que "1. El régimen jurídico de los derechos constitucionales estará reservado a la ley, sin perjuicio de los reglamentos ejecutivos correspondientes"

San José, 16 de enero de 2015.



---

Lic. Jorge Luis Quiroga Neuman  
Procurador General Adjunto