

**UNIVERSIDAD
HISPANOAMERICANA**
**BACHILLERATO Y LICENCIATURA
EN DERECHO**

**Bici-motos en Costa Rica, análisis
desde la normativa vigente**

Por:

Viviana Cecilia Alvarado Zumbado

Trabajo final de graduación para optar por el grado académico
de Licenciatura en Derecho

Llorente, San José, Costa Rica

Enero, 2022

DECLARACIÓN JURADA

Yo Viviana Cecilia Alvarado Zumbado, mayor de edad, portador de la cédula de identidad número 115460941 egresado de la carrera de Derecho de la Universidad Hispanoamericana, hago constar por medio de éste acto y debidamente apercibido y entendido de las penas y consecuencias con las que se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quienes se constituyen en el Tribunal Examinador de mi trabajo de tesis para optar por el título de Licenciatura en Derecho, juro solemnemente que mi trabajo de investigación titulado: Bici-motos en Costa Rica, análisis desde la normativa vigente.

_____ es una obra original que ha respetado todo lo preceptuado por las Leyes Penales, así como la Ley de Derecho de Autor y Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1982 y sus reformas, publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1982; incluyendo el numeral 70 de dicha ley que advierte; artículo 70. Es permitido citar a un autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que éstos no sean tantos y seguidos, que puedan considerarse como una producción simulada y sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra original. Asimismo, quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de protocolizar este documento ante Notario Público.

En fe de lo anterior, firmo en la ciudad de San José, a los 11 días del mes de Enero del año dos mil 2022.



Firma del estudiante

Cédula: 115460941

Carta con el VB. del Tutor

CARTA DEL TUTOR

San José, 17 de enero de 2022

Lic. Piero Vignoli Chesler
 Director de Carrera
 Facultad de Derecho
 Universidad Hispanoamericana

Estimado señor:

La estudiante **Viviana Cecilia Alvarado Zumbado**, cédula de identidad número 1-1546-0941 me ha presentado, para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado "**Bicimotos en Costa Rica, análisis desde la normativa vigente**", el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura en Derecho.

En mi calidad de tutor, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso de tutoría y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

De los resultados obtenidos por el postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINAL DEL TEMA	10%	10%
b)	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	20%
C)	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	30%	30%
d)	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	20%
e)	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	20%
	TOTAL		100%

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura.

Atentamente,

GABRIEL ZELADA DALORZO
 (FIRMA)

Firmado digitalmente
 por GABRIEL ZELADA DALORZO (FIRMA)
 Fecha: 2022.01.17
 162794-06707

Gabriel Zelada Dalorzo
 Cédula identidad No. 1-10090-548
 Carné Colegio Profesional No. 20980

Lic. Piero Vignoli
Chesler Director de
Carrera Facultad de
Derecho
Universidad Hispanoamericana

Estimado señor:

Quien suscribe, German Salazar Santamaría, mayor Abogado y Notario, portador de la cédula de identidad 1- 0865-0462, en mi condición de Lector del Trabajo final de Graduación denominado “**Bici-motos en Costa Rica, análisis desde la normativa vigente**”, elaborado por la estudiante **Viviana Cecilia Alvarado Zumbado**, cédula de identidad número 1-1546-0941, para optar por el grado académico de Licenciatura en Derecho., me permito manifestar lo siguiente:

	ORIGINAL DEL TEMA	10%	10%
	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	20%
	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	30%	30%
	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	20%
	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	20%
	TOTAL		100%

En virtud de la calificación obtenida, se avala la etapa posterior de defensa.

Atentamente,

GERMAN ENRIQUE SALAZAR SANTAMARIA (FIRMA)



F
i
r
m
a
d
o

d
i
g
i
t
a
l
m
e
n
t
e

p
o
r

G
E
R

M
A
N

E
N
R
I
Q
U
E

S
A
L
A
Z
A
R

S
A
N
T
A
M
A
R
I
A

(
F

I
R
M
A
)

F
e
c
h
a
:

2
0
2
2
.
0
3
.
1
6

1
7
:
4
3
:
2
5
-06'00'

Lic. German Salazar

Santamaría Lector

Dedicatoria

La presente tesis está dedicada a Dios ya que gracias a él he logrado concluir mi carrera, a mi madre que a pesar de no estar conmigo físicamente siento que estas siempre y a pesar de que nos faltaron muchas cosas de vivir juntas se que desde el cielo compartes la felicidad de este momento tan especial.

Y por último a mi hermano Leonel Alvarado por estar siempre en mi vida y acompañarme en este proceso de principio a fin gracias por ser mi mayor ejemplo.

Agradecimientos

Agradezco profundamente a mi esposo, por estar conmigo en aquellos momentos en que el estudio ocupó mi tiempo. Estuviste a mi lado en los momentos más difíciles, me ayudaste hasta donde te fue posible e incluso aún más que eso.

A mi hijo; porque desde que llegaste a mi vida has sido mi motivo para salir adelante.

Gracias a mi tutor de tesis Gabriel Zelada Dalorzo por haberme guiado en este proyecto en base a su experiencia, a mi director de carrera Lic. Piero Vignoli Chessler por su apoyo en todos estos años de estudio.

Y por último al profesor Carlos Ulate Ulloa, sin su ayuda llegar a la meta se me hubiera hecho imposible, gracias por el apoyo.

Tabla de Contenidos

I	Capítulo 1: Aspectos Introdutorios	1
1.1	El Problema y su Importancia	1
1.2	Justificación	5
1.3	Planteamiento del Problema	7
1.4	Objetivos	7
1.4.1	Objetivo General	
1.4.2	Objetivos Específicos	
1.5	Proyecciones y limitaciones	8
1.5.1	Proyecciones	
1.5.2	Limitaciones	
II	Capítulo 2: Encuadre Teórico	9
2.1	Elementos jurídicos que aparecen en los planteamientos de presentación de leyes, normas y reglamentos	9
	2.1.1 Normas Jurídicas	10
	2.1.2 Reglas	15
	2.1.3 Reglamentos	16
	2.1.4 Ley	19
2.2	Elementos jurídicos que aparecen en los modelos de legislación en Costa Rica	21
	2.2.1 Importancia de la Ley en Costa Rica	21
	2.2.2 Asamblea Legislativa como órgano encargado de la legislación costarricense	21
	2.2.3 Vacíos legales	24
	2.2.4 Bici-motos: conceptualizando.	25
	2.2.5 Características de las bici-motos	25
	2.2.6 Vacíos legales existentes en cuanto a las bici-motos	27

	2.2.7 Nombre correcto de la bici-moto	29
	2.2.8 Del lugar al cual le corresponde transitar a una bici-moto	30
	2.2.9 Licencia que debe portar un usuario de una bici-moto	31
	2.2.10 Prueba práctica con una bici-moto	34
	2.2.11 Proceso de inscripción de una bici-moto ante el Registro de la Propiedad	35
	2.2.12 Obtención de un Seguro para una bici-moto	37
	2.2.13 Importancia de la revisión técnica para las bici-motos	44
	2.2.14 Implementos de seguridad para manejar una bici-moto	45
	2.2.15 Elementos históricos sobre las bici-motos	46
2.3	Regulación legal de la bici-moto en países latinoamericanos	48
	2.3.1 La experiencia en Chile	48
	2.3.2 El caso de Colombia	57
	2.3.3 La situación en España	70
	2.3.4 El caso Perú	73
	2.3.5 La experiencia en Argentina	76

III	Capítulo 3: Marco Metodológico	79
3.1	Paradigma asumido	79
3.2	Enfoque adoptado: Cualitativo	80
3.3	Tipo de Investigación	81
3.4	Sujetos y fuentes de información	82
	3.4.1 Sujetos: descripción de sujetos participantes	82
	3.4.2 Fuentes de información	83
3.5	Técnicas e instrumentos para recolectar la información	85
IV	Capítulo 4: Análisis de la información recopilada	87
V	Capítulo 5: Conclusiones y recomendaciones.	110
	Referencias bibliográficas	113

Capítulo 1 Aspectos introductorios.

1.1 El problema y su importancia.

En febrero del 2020 la Organización Mundial de la Salud (de aquí en adelante se usará OMS) dio a conocer al mundo a través de medios de comunicación la existencia de una enfermedad que recibiría el nombre de COVID-19. Este virus fue detectado por primera vez en diciembre del 2019 en la ciudad de Wuhan en China, afectando mayor y directamente el sistema respiratorio de la población, primeramente, a nivel local y luego a nivel mundial.

Para el 5 de marzo del 2020, en Costa Rica, el Ministerio de Salud dio a conocer a la población costarricense que se encontraban investigando un posible primer caso de COVID-19. Ya para el 7 de marzo del 2020 se confirma en Costa Rica el primer caso y esto da como consecuencia que el gobierno plantee una serie de diversas medidas en distintas áreas con tal de intentar contener el avance del virus. Entre estas medidas se encuentran: los de cierres de establecimientos públicos y las restricciones a la circulación de vehículos automotores tanto por horas, como por número de matrícula (placa como se le conoce en Costa Rica y otros países latinoamericanos).

Conforme fue avanzando el virus este se diseminó a diferentes partes del mundo y dio como consecuencia que empezaron a aparecer muchos cambios no sólo en la salud de la población que se vio grandemente afectada, sino también a rutina diaria, en el quehacer cotidiano. He hecho, el ser humano fue cambiando su forma de vivir y de interactuar con los demás. Por esta razón, las personas empezaron a implementar nuevas maneras de convivencia, de interacción social tanto intra familiares como a nivel de las distintas organizaciones, privadas o gubernamentales, con más propiedad el teletrabajo se instauró y se trató de que los distintos grupos sociales no entraran en contacto, evitándose así la propagación del virus.

Una de las respuestas a esta nueva realidad, fue el hecho que las personas modificaron sus hábitos de consumo, y para evitar aglomeraciones y contacto cercano con personas de otras burbujas sociales se avocaron a adquirir distintos servicios utilizando las empresas de reparto o entrega domiciliar. Así, en tiempo de la campaña, a nivel nacional “Quédate en casa”, el conglomerado costarricense se dio a la tarea de acceder a enseres, abarrotes, tecnología, entre otros a través de tiendas y almacenes que ofrecieron el servicio de entrega a domicilio.

Además, la pandemia agravó aún más la crisis de empleo, tanto en el mundo, como en el país. Esto dio como resultado que las personas que quedaron cesantes, o con jornada laboral disminuida tuvieran que buscar un empleo alternativo, flexible. Así, algunos se subemplearon en la modalidad de repartidores al afiliarse a empresas de servicios de entrega a domicilio. Bajo la modalidad de repartidores pudieron así obtener ingresos que les ayudara a afrontar sus obligaciones. Lo anteriormente referido dio cabida a un fenómeno nuevo en el consumo y desplazamiento vehicular en nuestro país: el aumento de las ventas de bici-motos.

Muchos de los ciudadanos están teniendo preferencia por estos vehículos, ya que es de fácil uso y económico, el mismo se ha convertido en un medio de transporte que no conlleva mayor dificultad para utilizarlo y al mismo tiempo ayuda a las personas a trasladarse de un lugar a otro. Fue así como la entrega de abarrotes, enseres y comidas preparadas (comida de restaurantes y/o comidas rápidas) a domicilio se convirtió en una de las preferencias de los habitantes del país.

Ahora bien, al incrementarse las ventas a domicilio paralelamente hubo un incremento en la venta de bici-motos, ya que muchos vieron la oportunidad de emplearse convirtiéndose en repartidores y es aquí donde entran los usuarios de las bici-motos, los cuales las usan como su herramienta de trabajo y así poder

llevar lo que se le solicita al hogar de cada persona.

La aparición en el escenario nacional de la bici-moto remarcó la necesidad de buscar ciertos elementos que regulen su uso, por ejemplo, en aspectos tales como una revisión técnica para mayor seguridad del usuario y así evitar accidentes, también si debieran de imponerle a cada usuario un pago de marchamo para poder circular en las calles.

Al mismo tiempo no se ha determinado si las bici-motos deberían estar inscritas en el registro de Bienes Muebles y portar el certificado de propiedad, sobre todo, por la importancia de que al hacerse la inscripción de las bici-motos la persona quien la porta es la dueña de esta.

Es importante señalar que no existe una disposición en cuanto a la movilidad de estos vehículos, respecto a si pueden transitar por la carretera o si tienen que hacerlo por el ciclo vía ya que hay margen de peligro con solo el hecho de que las bici-motos circulen con un motor. Así mismo, también es fundamental establecer un límite de velocidad por la seguridad física del conductor y de los transeúntes y dejar clara la responsabilidad del conductor en caso de que se presente un accidente y tenga que enfrentar alguna situación de daños a terceros.

Como se puede notar, estos elementos señalan a lo importante que es el auscultar sobre la temática de la bici-moto, su aparición en el escenario nacional y las posibles repercusiones al no tenerse algún tipo de reglamento que las regule.

1.2 Justificación.

Esta investigación se justifica a partir de que las bici-motos en este momento se encuentran con falta de regulación, al día de hoy no se ha señalado como deben ser consideradas, si son o no vehículos automotores y que deben de cumplir con toda la reglamentación que debería tener un vehículo que es impulsado por un motor.

Existe la necesidad de que los usuarios de las bici-motos tengan conocimiento de si deben transitar por el ciclo vía o por la carretera ya que es un tema importante el saber por dónde pueden movilizarse estos vehículos.

Ante la falta de una regulación para las bici-motos se da una inseguridad jurídica tanto para las personas que las manejan como para los terceros que circulan en la vía pública ya que no hay responsabilidades establecidas en caso de un accidente y estos vehículos no cuentan con un seguro porque no se les extiende un número de placa, siendo este uno de los requisitos para poder poseer un seguro por parte de alguna de las instituciones aseguradoras que operan en el país.

En la parte laboral, respecto los repartidores si cumplen su trabajo manejando una bici- moto y llegan a tener un accidente necesitan que su herramienta de trabajo este regulada para así poder estar cubiertos por un seguro, pero ante la falta de inscripción de las bici-motos un seguro no sería una opción en este momento ya que no podría asegurarla como un vehículo porque legalmente no existe como tal.

Producto de la desregulación descrita respecto estos medios de transporte, como se nota, hay una serie de aristas que quedan descubiertas, como, por ejemplo, el hecho que la persona que la conduce o maneja tal vehículo no ha pasado por el escrutinio de una prueba de manejo para establecer si es capaz de
de
operar
este

tipo de vehículo de la mejor manera y al no existir tal prueba, por ende, tampoco hay claridad en cuanto a que tipo de licencia debería portar para conducirla.

1.3 Planteamiento del problema.

Teniendo claro, por lo planteado anteriormente, que en el contexto costarricense no existe legislación al respecto de la bici-moto es que la investigadora se plantea la siguiente interrogante:

¿Cuáles elementos jurídicos debe contener un modelo de legislación que regule la bici-moto en Costa Rica en el año 2021?

1.4 Objetivos.

1.4.1 Objetivo general.

- Investigar los elementos jurídicos que debe contener un modelo de legislación que regule las bici-motos en CR durante el año 2021

1.4.2 Objetivos específicos.

- Identificar los vacíos legales que existen con el medio de transporte de las bicis motos.
- Analizar marcos jurídicos existentes (motocicletas) para extrapolar normas o regulaciones a un nuevo marco regulatorio para las bici-motos.
- Determinar los elementos que deben ser tomados en cuenta para la redacción de un marco jurídico que regule la bici-moto.

1.5 Proyecciones limitaciones.

1.5.1 Proyecciones.

Algunos de los beneficios que podría tener para los que conducen las bici-motos ya que tendrían la posibilidad de que la misma cuente con una placa y así optar por un seguro se sentirán más cómodos utilizando este medio de transporte para su trabajo si tuvieran una revisión técnica ya que estarían con la certeza de que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones y con toda la reglamentación necesaria, los conductores de automóviles y otros vehículos también tendrían mayor seguridad jurídica al saber que las bici motos ya no se encuentran con vacío legal que en caso de un accidente se puede hacer responsable la persona que tiene la culpa sin tener obstáculos legales que se lo impidan.

1.5.2 Limitaciones.

Existen varias limitaciones entre ellas la poca legislación que existe para las bici- motos no es clara ya que se contradice esto no ayuda a tener un buen cumplimiento de la ley ya que un oficial de tránsito ante la falta de definición y claridad no sabría cómo actuar.

Pero no solo existe la falta de claridad si no también la inexistencia de una norma que regule a la bici-moto al no existir las mismas transitan por las calles sin una reglamentación y sin el establecimiento de responsabilidades para los que las conducen.

Capítulo 2 Encuadre Teórico

2.1- Elementos jurídicos que aparecen en los planteamientos de presentación de leyes, normas y reglamentos.

El ser humano necesita, leyes, normas y reglamentos para poder tener una convivencia social estable, las mismas fomentan el buen comportamiento de las personas. Al convivir en sociedad y compartir la vida cotidiana con otras personas como el trabajo, el estudio, los negocios, las relaciones personales, entre otras áreas sociales, se hace obligatorio tener normas que regulen estas actividades, ninguna sociedad puede vivir sin leyes las necesita para tener una sana convivencia y que en cada acción que haga tenga un límite a la hora de actuar, en caso de que se realice o se piense hacer una acción que este fuera de la ley la persona se abstenga de hacerlo y que tenga claro que en caso de realizarlo tendrá que asumir las consecuencias que determine la ley la cual sería una sanción que ya fue determinada al momento de la creación de la norma que se infringió.

Las leyes otorgan tanto deberes como derechos por igual ninguna persona es más que otra esto quiere decir que la ley otorga igualdad a todos los ciudadanos, ante la ley todos son iguales no hay preferencias en el momento de aplicar las normas o si fuera el caso tampoco se limita en el momento de aplicar una sanción.

En Costa Rica el órgano encargado de elaborar las leyes necesarias para el país y dirigidas a buscar la estabilidad social de los ciudadanos es la Asamblea Legislativa la cual está compuesta por 57 diputados dentro de algunas de sus funciones se encuentran rechazar, modificar o aprobar proyectos de ley. En cuanto a los que gobiernan tienen la obligación de mantener un orden en la sociedad ejecutando correctamente las leyes establecidas.

Los ciudadanos tendrán una doble obligación, la primera apunta a la cuestión de respetar y cumplir cada ley, norma o reglamento impuesto, ya que, si la incumple puede someterse a una sanción y la segunda se refiere al derecho de denunciar en caso de que sea necesario.

2.1.1- Normas jurídicas.

Las normas jurídicas son consideradas como un conjunto de reglas que se le imponen al ser humano para regular la conducta en sociedad de las personas en forma individual o colectiva. Las normas tienen diferentes grados normativos en Costa Rica, las normas constitucionales son las que se encuentran en primer lugar, por debajo tenemos las normas generales las cuales son resoluciones, decretos, leyes etc. y por último las normas individuales dentro de estas se encuentran por ejemplo los contratos y las sentencias.

Cada grupo normativo pertenece a otro y tienen características específicas para un mejor entendimiento de su concepto y aplicación. Las normas jurídicas, pertenecen al derecho, las morales a la moral, las religiosas a la religión y los convencionalismos sociales son reglas de trato social.

En cuanto a las normas jurídicas, el equipo editorial Etecé¹, plantea que estas tienen características específicas que reflejan la importancia de estas en su existencia y en lo necesarias que es su aplicación en una sociedad para que los individuos tengan una norma que seguir y predomine un orden en la vida teniendo claro que si la norma no se cumple se aplicara una sanción.

Por otro lado, debe considerarse que las normas jurídicas son heterónomas, lo que quiere decir que la norma es creada por otra persona ajena a la cual va dirigida la

¹ "Normas jurídicas". Autor: Equipo editorial, Etecé. *Concepto.de*. Disponible en: <https://concepto.de/normas-juridicas/>. Última edición: 16 de julio de 2021. Consultado: 13 de enero de 2022 (2021)

norma, esta característica va en contra de la autonomía ya que la ley que se establezca va en contra de la voluntad de la persona a la cual se le imponga, el ciudadano va a tener que aceptar las reglas a cumplir en contra de su voluntad o con un grado de desacuerdo. Para aclarar lo anterior, el mejor ejemplo cercano es cuando se da la creación de una ley para el cobro de los impuestos, la misma se le aplica a toda la población estén o no de acuerdo.

Una segunda característica de las normas jurídicas es que son bilaterales, están compuestas por dos partes, estableciendo una relación entre dos sujetos en la cual una de las partes es la persona que debe cumplir con la norma interpuesta llamada sujeto pasivo y la otra la que exige el cumplimiento de la ley que es el sujeto activo. En este caso, el Estado es quien cuenta con autoridades capacitadas para poder exigir el cumplimiento de las normas.

Como tercera característica de la norma jurídica, es que estas son de carácter coercible, no basta con solo establecer una norma jurídica y que se establezca su cumplimiento además de esto se debe establecer una sanción para obligar al ciudadano a su cumplimiento. Es necesario establecer una sanción en caso de que no se cumpla con la norma; ya que dicho cumplimiento no beneficia a una sola persona sino a toda una sociedad promoviendo la paz y el orden social.

Las normas jurídicas tienen carácter exterior lo que quiere decir que regulan el comportamiento exterior de las personas, para poder aplicar la norma jurídica debe de haber un hecho o una falta de parte del sujeto de derecho para que la norma produzca efectos legales. Como tal la norma se va a encargar de sancionar la conducta externa de la persona y se sanciona el punto interno solamente si tiene relevancia jurídicamente.

Uno de los principales objetivos de las normas jurídicas es orientar a las personas a que se comporten de una manera adecuada de forma que se regule su

comportamiento y se cumpla el fin de la norma impuesta en caso de que no se cumpla se llegara a la aplicación de la sanción, es por esto que la norma jurídica también tiene la característica de obligatoriedad ya que la presión que se le impone al sujeto con la sanción en la mayoría de los casos resulta de manera efectiva para que la persona cumpla con la norma establecida. La norma jurídica establece pautas que ordenan, sancionan y prohíben cierta actividad y al mismo tiempo obliga a la persona a cumplir un castigo por el incumplimiento de la norma.

Se ha señalado que el derecho plantea normas puesto que por sí solo no es suficiente para cumplir con éxito el propósito de mantener la estabilidad en la sociedad, pero aunado al Derecho como tal, deben ser consideradas, la existencia de diferentes ordenes normativos que también regulan el actuar de la sociedad. Al respecto pueden señalarse la norma moral, norma religiosa y los convencionalismos sociales, (ETECE, 2021)². Estos grupos normativos trabajan de manera conjunta tiene el mismo fin regular la vida social de los ciudadanos y con esto encontrar el orden y la paz social para la convivencia sana entre las personas.

Las normas morales son aquellas normas que orientan a la sociedad en que acciones son buenas o malas, la moral está constituida por un conjunto de valores, creencias, principios que una persona o un grupo de personas practican día a día y llegan a determinar cuáles son correctas o incorrectas para el orden social, es decir la moral se basa en el comportamiento humano, el mismo ser humano las impone y decide si las aplica o no la sanción si no se cumple en la mayoría de los casos es el repudio de la sociedad.

Estas normas morales a diferencia de las normas jurídicas son unilaterales porque a pesar que la misma sociedad las establece e impone obligaciones no existe otro sujeto que exija el cumplimiento de las mismas va a depender de cada quien cumplir o no con este tipo de normas, además son normas de carácter interno ya

que toma en cuenta como es la persona internamente, son autónomas dependen de la misma voluntad del sujeto cumplir con su auto legislación moral y por ultimo tienen la característica de ser incoercibles lo que quiere decir que su cumplimiento se da de forma natural.

Las normas religiosas, son reglas que a través de ellas se mide que conductas están permitidas y cuales prohibidas y en el momento en que se incumpla alguna a esa falta se le llama pecado y la sanción en este caso se manifiesta a través de un castigo divino, ya sea individualmente o de forma grupal cada persona tiene una creencia y es basada en esa creencia que va a aplicar a su vida este tipo de normas. Se caracterizan por ser autónomas, incoercibles, internas y unilaterales.

Por último, en el orden normativo se encuentran los convencionalismos sociales los cuales son normas que permiten desarrollar una vida más cordial entre los ciudadanos, regulando el comportamiento de las personas en ciertas situaciones como a la hora de comer o de saludar, estos convencionalismos no son obligatorios quienes no deseen aplicarlos a su vida no tendrán nada ni nadie que les exija su cumplimiento quedara a voluntad de cada una de las personas. Este aspecto de la obligatoriedad es la diferencia que mas radica entre las normas jurídicas y los convencionalismos ya que estos últimos no tienen una fuerza obligatoria en cambio las normas jurídicas son impuestas y se exige su cumplimiento por parte del Estado.

A pesar de que cada grupo normativo es diferente siempre terminan compartiendo un mismo fin, regular la conducta de las personas en la sociedad y mantener el orden social, estableciendo normas en que los sujetos están obligados a cumplir y otras que quedan a criterio de cada persona si las cumplen o no, de esta manera se obtiene una sociedad equilibrada que logra convivir en armonía manteniendo limites a la hora de actuar y siempre pensando en el bienestar tanto individual como grupal ,teniendo garantías de una seguridad social que es obtenida a través de la correcta aplicación de las normas y aplicando una sanción a quienes no

quieran cumplir con la ley.

2.1.2- Reglas.

En algún momento toda persona a conocido el significado y la importancia de una regla ya que la sociedad en general se rige por ellas, sea cual sea el lugar donde se encuentre la persona o la actividad que realice se encontrara con normas, reglas o leyes que lo guiaran a obtener tranquilidad social y regular sus actividades conforme a la ley. De tal manera, nuevamente apelamos al grupo editorial ETECE³ que conceptualiza regla a todo tipo de órdenes que se impongan para poder regular situaciones que tengan la necesidad, cada caso o situación que se dé en el momento que se emite el reglamento se adaptara a la regla y no lo contrario.

Además, ETECE (2021)⁴ agrega varios tipos de reglas algunas de las más conocidas son las reglas gramaticales, reglas de cálculo, reglas de juego, reglas de transito y las reglas jurídicas estas últimas se pueden visualizar en un código, en una ley y su función principal es garantizar a la población que la rige el bienestar y la justicia promoviendo que la vida en sociedad sea lo mayor posible tranquila y armoniosa para todos los que conviven. Las reglas deben de ser claras y que su cumplimiento se dé efectivamente para evitar el caos y que exista confianza por parte de las personas en el desarrollo de reglamentos, normas y leyes.

³"Reglas". Autor: Equipo editorial, Etecé. De: Argentina. Para: *Concepto.de*. Disponible en: <https://concepto.de/reglas/>. Última edición: 26 de octubre de 2020. Consultado: 30 septiembre, 2021

⁴Idem.

⁵"Reglamento". Autor: Equipo editorial, Etecé. De: Argentina. Para: *Concepto.de*. Disponible en: <https://concepto.de/reglamento/>. Última edición: 11 de septiembre de 2020. Consultado: 30 de septiembre de 2021

2.1.3- Reglamentos.

Ahora bien, para ETECE (2021)⁵ reglamentos, *“... son considerados como una de las fuentes del derecho, el fin de los reglamentos es buscar que se de la aplicación de la ley de forma correcta, se compone de un grupo de reglas emitidas por una autoridad competente para la regulación de un sector en específico, la persona encargada de emitir los reglamentos son el presidente de la república en conjunto con el Ministro de Gobierno obteniendo de esta manera el Poder Ejecutivo la potestad constitucional para crear, promulgar, aplicar y sancionar las leyes reglamentarias.”*

El reglamento puede llegar a regular tanto a nivel nacional como un sector pequeño de la comunidad, lo que busca es mantener el orden y la paz social, ofreciendo a un grupo de personas un conjunto de reglas específicas dejando pocas posibilidades de que se den conflictos, rencillas o discusiones dentro de un grupo que se aplique dicho reglamento, tomado en cuenta que los reglamentos en algunos lugares son muy necesarios por la cantidad de personas y la actividad que realizan de igual manera se encontrara lugares que la aplicación de un reglamento no es necesario.

Todo reglamento debe contener ciertas características para que sea viable y tenga un funcionamiento óptimo en el momento de su aplicación, debe ser un reglamento específico lo que quiere decir que debe tener sus reglas claras y precisas y no contener información que no aplique o no corresponda a la situación que se está reglamentando, un reglamento debe ser ordenado que le permita a las personas entenderlo y obtener con claridad y de forma rápida la información que desea obtener de él, además debe ser imparcial, su aplicación debe ser de forma objetiva sin favorecer a nadie al momento de su aplicación, el reglamento debe ser de

conocimiento y aceptación para todos a los cuales se les va a aplicar ya que una persona o un grupo no podría seguir un reglamento que desconoce así que lo mejor sería que el mismo sea de conocimiento de todos y por último debe ser explícito, lo que quiere decir que las reglas que se den deben ser claras y precisas no se pueden prestar para mal entendidos. De esta forma si un reglamento no cumple con alguna de estas características su funcionalidad no se dará de forma adecuada obstaculizando que su aplicación se realice de forma correcta.

Se pueden dar muchos tipos de reglamentos ya que existen diversas situaciones y grupos en que se da la necesidad de reglas, pero en forma general se habla de 2 tipos de reglamentos uno de ellos es los reglamentos generales, que no son específicos si no que cubren un ámbito más amplio en cuanto a las conductas a seguir no se enfoca en dar detalles. Por otro lado, los reglamentos internos son aquellos que se aplican a una empresa o una organización, se aplica de forma local, en el se mencionan circunstancias y condiciones impuestas para regular el desarrollo de la actividad que se realice.

En la mayoría de los casos los reglamentos tienen una estructura específica, algunas de las partes que llevan por lo general son el encabezado se coloca en la parte superior de una página conduciendo al lector a saber la finalidad del documento, preámbulo en esta parte del reglamento se le da a conocer al lector el objetivo o la necesidad de su creación o cualquier otra cosa importante que se ocupe mencionar y que exista la necesidad que la persona quien lo lea necesite saber, capítulos o segmentos este se considera el cuerpo del reglamento en algunas ocasiones inicia con definiciones para entender mejor el contenido el orden se puede dar de lo más simple a lo más complicado o mencionando las generalidades y finalizando con los puntos más específicos, artículos o apartados son segmentos pequeños que se encuentran dentro de los capítulos el reglamento mencionando cuestiones específicas, sanciones en esta parte se menciona las consecuencias en el momento de incumplir alguna de las disposiciones que dicta el reglamento también especifica a que lugar se puede dirigir para presentar una

denuncia en caso de incumplimiento de las normas reglamentarias y la firma que será la de la persona que emitió el reglamento.

En muchas ocasiones no se hace diferenciación entre los términos reglas y normas (no jurídicas), sin embargo no son lo mismo tienen sus diferencias, una norma nace de un acuerdo social ya que su aplicación se da dentro de un grupo determinado las normas establecidas pueden variar constantemente ya que no se encuentran constituidas en un documento legal por ejemplo las normas que se impongan en un barrio las mismas pueden modificarse y discutirse por los interesados y esto se realizaría sin ninguna formalidad. En cuanto a las reglas por lo contrario tienen un carácter de formalidad y tiene presente una autoridad que impone una sanción ya sea jurídica o moral si se incumple con la regla interpuesta.

2.1.4- Ley.

También ETECE (2021)⁶ plantea que la ley es un conjunto de normas jurídicas y reglas que son dictadas por una autoridad que tiene la capacidad para hacerlo su fin es aprobar o prohibir actos que realicen las personas de esta manera lograr reglar su conducta para una sana convivencia, son de carácter coercitivo , lo que quiere decir que si no se cumplen el estado tiene la facultad de obligar a cualquier persona al cumplimiento de la ley es por esto que a pesar de que no se esté de acuerdo con la ley con lo que determine se debe cumplir o asumir la sanción que este establecida.

La ley natural es un conjunto de leyes que emanan de la naturaleza no fueron creadas por el hombre y no se pueden alterar, respecto a la ley positiva es una agrupación de normas interpuestas por una autoridad que cuenta con la potestad y capacidad para hacerlo algunos aspectos importantes son que no pueden ir en contra de la ley natural y cada una de las leyes deben ser cumplidas por todos los ciudadanos. Las leyes positivas se clasifican en leyes permisivas que le permiten al ciudadano realizar ciertas acciones algunos ejemplos de ellas son el derecho a la propiedad, el derecho a la identidad, el derecho a la educación etc. Las leyes prohibitivas que sanciona a la persona en caso de que su comportamiento no se apege a la ley por ejemplo la prohibición del robo, la prohibición de asesinato o los mismos reglamentos de tránsito que contienen un sin número de prohibiciones para los conductores.

Las leyes tienen diferentes aspectos que la caracterizan entre ellos se encuentran que son obligatorias, cada uno de los ciudadanos está en la obligación de respetar y cumplir con la ley no importa si está de acuerdo con lo dispuesto o no o si manifiesta desconocimiento de ley, impersonales, las leyes son creadas para toda

⁶"Ley". Autor: Equipo editorial, Etecé. De: Argentina. Para: *Concepto.de*. Disponible en: <https://concepto.de/ley/>. Última edición: 5 de agosto de 2021. Consultado: 30 de septiembre de 2021

una población no para una persona es específico, abstractas quiere decir que la ley no discrimina en ninguna situación es aplicable en todos los casos, permanentes son creadas por un tiempo indefinido dejan de tener vigencia si se crea otra ley posterior a ella , generales, son aplicables a todos por igual sin excepción y coercitivas, se da la aplicación de un sanción en caso de que no se dé un debido cumplimiento de la ley.

La ley es utilizada como una herramienta que ayuda a mantener un equilibrio social dentro de un territorio donde convive un grupo de personas, gracias a la ley y lo que establece se espera que la población adopte una serie de conductas que beneficie de manera tanto personal como colectiva ya que gracias a la fomentación de actitudes correctas se logra una sana convivencia y el bienestar común de todos los ciudadanos.

Cada una de las naciones en el mundo tiene sus propias leyes, generalmente tienden a estar escritas y son de conocimiento general, además es aplicable para todos por igual no importa el estatus social, quien es, qué cargo ocupa, la ley no discrimina en el momento de su aplicación porque promueve la igualdad entre las personas.

2.2 Elementos jurídicos que aparecen en los modelos de legislación en Costa Rica.

2.2.1 Importancia de la ley en Costa Rica.

En Costa Rica, el fin de la creación y aplicación de leyes es el mismo que se da en forma general ya que lo que se busca es una sociedad organizada, en donde las personas no realicen actividades que provoquen desorden o conflictos. La importancia de la ley se manifiesta en el momento en que los ciudadanos se comportan apegados a lo que dice la norma, de esta manera se evita la desorganización social y se fomenta las buenas costumbres y el comportamiento adecuado a la hora de convivir y actuar en sociedad. Hay que recordar que las personas conviven constantemente entre ellas y se relacionan por lo que es común que existan desacuerdos y se de la necesidad de que exista una ley para resolver situaciones conflictivas que son normales que se den en la vida cotidiana.

2.2.2- Asamblea Legislativa como órgano encargado de la legislación costarricense.

La Asamblea legislativa es uno de los Poderes de la República que en Costa Rica se encarga principalmente de derogar, dictar, reformar e interpretar la ley esto con el poder que le otorga el pueblo, la Asamblea Legislativa está conformada por 57 diputados los cuales son electos por los ciudadanos de cada provincia de Costa Rica, el poder de legislar de cada uno de los diputados lo mantienen durante un periodo de 4 años, las funciones de la asamblea legislativa se pueden encontrar plasmadas en el artículo 121 de la Constitución Política. La Asamblea Legislativa cuenta con un departamento que se llama participación ciudadana que funciona desde el año de 1999 es una oficina que promueve la iniciativa popular lo que se refiere al derecho que tiene cada ciudadano sin importar su grado de escolaridad, edad o nacionalidad en presentar algún proyecto de ley, con esto se amplía la posibilidad de que los ciudadanos participen activamente en las propuestas de leyes y favoreciendo a los derechos humanos ya que si perciben que alguno se

está violentando y que no tiene una ley que regule la situación tiene la posibilidad de plasmar su idea en un proyecto de ley.

Uno de los puntos en contra que tiene la iniciativa popular es que si el proyecto de ley es aprobado por los diputados y se convierte en ley de la república no existe ningún merito para el ciudadano que realizo la propuesta el nombre de la persona no va a aparecer en la ley que se apruebe y se publique, siendo esto un poco desalentador por los que participen en las propuestas de ley ya que las ideas que llegan a esta oficina son una muy buena opción para los diputados de obtener ideas de leyes que son de necesidad para los costarricenses.

Consultada la página web de la Procuraduría General de la República el 29 de septiembre del 2021 esta plantea que de acuerdo con la Ley de Iniciativa Popular un ciudadano costarricense tiene el derecho de proponer un proyecto de ley si nota que hay una situación que necesite que se regule y que no tiene una ley que se aplique a la discrepancia que le está afectando ya sea una afectación directa o de forma colectiva. Existen 2 maneras a través de las cuales una persona costarricense puede proponer una ley una de ellas es proponiendo un proyecto de ley a alguno de los 57 diputados que se encuentran en la Asamblea Legislativa a través del departamento de participación ciudadana o realizar la recolección de firmas para presentarlas al Congreso como una iniciativa popular.

Para la primera opción es fundamental hacer llegar al Departamento de Acción Ciudadana el nombre de la persona que quiere proponer el proyecto de ley junto con la cedula, el teléfono y correo electrónico y lo que quiere proponer como ley lo cual lo puede hacer de manera escrita u oral. Este trámite se puede realizar a través del sitio web de la Asamblea Legislativa o por correo electrónico, también puede presentarse en las instalaciones y realizar el trámite de forma personal.

El personal encargado, recopilara las propuestas y las enviaran a los asesores de cada uno de los diputados, estos últimos realizaran una selección en la cual determinarán cuales proyectos de ley podrían ser de interés. La segunda opción es realizar la recolección del 5 % del padrón electoral, deben ser personas costarricenses o nacionalizadas mayores de edad, el documento donde se plasma la firma debe cumplir con ciertos requisitos el primero es contener un resumen del proyecto que se desea proponer y los espacios correspondientes para que las personas interesadas puedan escribir su nombre la cedula y firma, cuando se logre recolectar el número de firmas necesarias el documento se deberá enviará al Congreso el cual tiene como plazo 8 días para enviarlo al Tribunal Supremo de Elecciones.

Esta institución estará a cargo de verificar que no existan firmas repetidas o de procedencia dudosa y que se cumpla con la cantidad requerida; finalizada esta revisión el documento pasa a la Asamblea Legislativa y a partir de aquí empezara a correr un plazo de 2 años para discutir el proyecto en el primer de los 2 debates que se necesitan para que el mismo sea aprobado y se convierta en ley de la República.

2.2.3- Vacíos legales.

Cuando se da la falta de una ley para tratar una situación en especial, la sociedad se encuentra frente a un vacío legal y el mismo lo que provoca es una limitación para las autoridades en el momento de actuar y aplicar la ley ya que no lo pueden hacer porque no hay un marco jurídico que respalde sus actuaciones. El ordenamiento jurídico debe de proporcionar respuestas a las demandas sociales y así dar seguridad jurídica a los ciudadanos y el poder a las autoridades para que su actuación se vea respaldada por la ley.

De acuerdo con Hernández Rodríguez (2014) las lagunas jurídicas se pueden presentar de dos formas:

La primera forma es cuando la ausencia de ley se da del todo y no existe una norma para regular el problema a tratar. En el segundo de los casos, si existe una norma, pero la misma es deficiente, contradictoria o no está muy clara para ejecutar su aplicación.

En cualquiera de las dos situaciones se obtiene como consecuencia una inseguridad jurídica y la necesidad de normativa clara, precisa que no sea ambigua. Los vacíos legales nacen del error humano a la hora de redactar incorrectamente una ley no dándole las características fundamentales para su existencia como lo es la claridad y precisión, otra manera de que exista un vacío legal es con el cambio de generaciones el cual va ligado con los cambios sociales los cuales generan nuevas situaciones y se da la necesidad de tener una ley que regule su actuar y que no la tienen porque su surgimiento se da en un momento en el que la ley que se adapta al problema no existe.

2.2.4- Bici-moto: conceptualizando.

En Costa Rica y a nivel internacional hay un tema que en este momento presenta muchos vacíos legales y es con respecto al tema de las bici-motos, estos medios de transporte son considerados según la Ley de Tránsito como “vehículo de dos ruedas con motor térmico de cilindrada no superior a 50 cc (centímetros cúbicos) 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”.

Léxico, (2021) una página web que presenta definiciones plantea que “... puede entenderse por bici-moto un vehículo de dos ruedas, parecido a una bicicleta, con pedales y provisto de un motor de pequeña cilindrada.” Se puede deducir que una bici moto es una bicicleta con motor que produce energía interna propia lo cual le permite que se desplace sin necesidad de pedaleo, tomando en cuenta un punto muy importante que menciona la ley y es que el motor que llevan estos vehículos no debe ser superiores a los 50cc.

2.2.5- Características de las bici-motos.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes conocido de aquí en adelante como (MOPT) en su perfil de Facebook (2021) brinda características muy precisas para la identificación de este vehículo y entender con mejor claridad su concepto. Al respecto, plantea que las bici-motos no son bicicletas con motor, son motocicletas debajo cilindraje o potencia, las bicicletas con motor siguen siendo bicicletas si conservan la capacidad de ser pedaleadas, las bici-motos si necesitan licencia, marchamo e inspección técnica, las bicicletas con motor que conserven la capacidad de ser pedaleadas, no deben cumplir estos requisitos.

Una de las particularidades de la bici-moto es que se pueden obtener en un comercio que se especialice en la venta de estos vehículos, con una estética más sobresaliente y llamativa para los interesados en obtenerla o también una persona podría tener una bicicleta común y implementarle las piezas necesarias para que funcione como una bici-moto.

Se debe tomar en cuenta que se ha llegado a confundir un poco los términos de bici moto, bicicleta eléctrica y los tipos de bici-moto que existen. Al darse esta confusión la sociedad no tiene claro los marcos jurídicos existentes para cada uno y se da una falta de claridad de la ley. La diferencia entre una bici-moto y una bicicleta eléctrica la podemos encontrar en la página de Ciclo Boutique (2021), cuando plantean que la bicimoto que es construida en casa es una bici moto que afecta el medio ambiente por la contaminación de la cantidad de humo que brota de ella, el riesgo de un tanque con gasolina que se recalienta cada ciertos kilómetros, el sonido que brota de ella es un sonido muy fuerte provocando contaminación sonora en cuanto a su pedaleo se puede dar de forma intermitente no es necesario pedalear todo el tiempo hay que tener claro que este tipo de bici- motos que todavía mantienen la capacidad de pedaleo no necesitan de licencia, marchamo y revisión técnica.

En cuanto a la bicicleta eléctrica por el contrario si necesita un pedaleo constante, es silenciosa, amigable con el ambiente y al mantener su pedaleo continuo este es beneficioso para la salud de quien la utilice, además es mucho más segura en cuanto a la energía que la impulsa ya que solo se necesita que sea cargada por medio de electricidad a un bajo costo y no corre el peligro que conlleva un tanque con gasolina. Existen otros tipos de bici-motos que se encuentran a la venta en diferentes comercios del país las cuales fueron diseñadas con una estética más llamativa y tiene una imagen que no se parece a una bicicleta si no mas a una motocicleta en este estilo se puede encontrar bici motos que todavía mantienen la capacidad de pedaleo y otras que no.

La ley se enfoca mucho en la capacidad de pedaleo, imponiendo este como el factor fundamental para determinar los lineamientos legales. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que a pesar que el vehículo mantenga pedales conlleva un riesgo el hecho que no se regule una bici-moto que transita en la calle con un tanque de gasolina y un motor, que el usuario que la maneja lo utiliza para transitar en las calles por lo que ese factor de que la bici-moto tenga o no pedales no es determinante para la seguridad de los usuarios y los transeúntes, debe considerarse por solo el hecho de tener una energía aparte del pedaleo como lo es un motor de bajo cilindraje que este tipo de vehículos necesitan una ley clara, precisa y aplicable a cada uno de los ciudadanos pero sobre todo que les de seguridad jurídica.

2.2.6- Vacíos legales existentes en cuanto a las bici-motos.

Algunos de las lagunas legales vacíos que se cuestionan son si estos vehículos son considerados bicicletas o motos o si su nombre bici-moto implica un nuevo medio de transporte que debe ser regulado de diferente manera que las motos y las bicicletas. Al no ser visto como ninguna de las dos, el lugar en donde deben transitar no está claro si corresponde que transiten por la ciclo vía o por las carreteras, no existe una norma que determine qué tipo de licencia debe portar el usuario que maneja una bici-moto, así como tampoco hay una prueba practica establecida por el MOPT, que sea específica para las bici-motos, además su registro no se puede dar de manera efectiva ya que no portan una placa y al no tenerla el usuario no puede acceder a un seguro, los implementos de seguridad que debe llevar la persona que maneje una bici-moto no están establecidos de manera obligatoria para el usuario así como la edad permitida para manejarla.

La venta de las bici-motos aumentó a raíz de la pandemia ya que, como anteriormente se planteó, se empezó a fomentar mucho las entregas a domicilio tanto de comida, ropa, medicamentos etc. y las personas que requirieron algún

tipo de entrada económica notaron las facilidades que podían dar estos vehículos en sus vidas, para cumplir con su trabajo y el hecho de facilitarles trasladarse de un lugar a otro con mucha facilidad sin tener un desgaste físico ni económico. Con su uso empiezan a surgir las dudas sobre su regulación ya que no está muy claro a cuáles normas se apegan o si existe algún marco jurídico que regule su uso tanto para la protección de los usuarios como para los que transitan en las calles.

Se da la existencia de normas que las autoridades dicen que aplican a estos vehículos pero en realidad son considerados vacíos legales ya que la normativa no es precisa ni mucho menos clara prestándose para mal entendidos entre el usuario y la autoridad donde la necesidad de que estos medios de transporte que transitan en las calles de Costa Rica y de otros países del mundo como Colombia, Perú, México, Argentina, entre otros, tengan una regulación que guie a los usuarios para que tengan un amplio y claro conocimiento de los requisitos y de los límites legales que conlleva el usuario al momento de usar como medio de transporte estos vehículos.

2.2.7- Nombre correcto de la bici-moto.

En cuanto a este tema, se ha dado mucha confusión y problemática pero si bien es cierto el MOPT ha dejado claro esta polémica a través de las redes sociales, su página de internet se ha pronunciado diciendo que una bicicleta con motor no es una bici-moto al igual que las que venden que ciertos puntos de venta especializados en venta de estos vehículos su criterio se basa en la capacidad de pedaleo dejan muy claro el hecho de que si el vehículo conserva la capacidad de pedaleo no puede ser considerado bici moto por lo que se llamaría bicicleta con motor.

Según el MOPT al mantener estos vehículos la función de utilizar los pedales debe ser considerados como bicicletas que simplemente se les coloco un motor y que no deben cumplir con ningún requisito como portar placa, cumplir con la revisión técnica, que quien la maneje porte algún tipo de licencia, entre otros, pero si el vehículo no tiene pedales si es considerado bici-moto y debe cumplir con los requisitos que la ley exige.

El factor que utiliza las autoridades para determinar cuáles son bici-motos no es un factor determinante ya que hay muchos aspectos más que se deberían de tomar en cuenta el utilizar el pedaleo como punto para determinar si el vehículo debe cumplir o no con los requisitos de ley.

Para decidir si es una bici-moto o no el pedaleo es un factor muy pobre teniendo estos vehículos muchos puntos que se deben valorar y de mayor importancia como lo son el hecho que utilizan gasolina y que dependiendo del tipo de bici-moto como la casera su ruido al momento en que entra en movimiento es muy fuerte para las personas que se encuentren alrededor, se debe tomar en cuenta el tema de frenado que cambia completamente, todas estas características estos tipos de vehículos llegan a tener similitud mas con una motocicleta que con una bicicleta por lo que no se debería hacer diferencia entre ellas solo porque algunas mantienen la capacidad de pedaleo y otras no.

2.2.8- Del lugar al cual le corresponde a una bici-moto transitar.

Para entender este punto se debe tener claro varios conceptos, entre ellos, se comienza con el de ciclo vía la cual es una vía o sección de la calzada destinada, exclusivamente, al tránsito de bicicletas, triciclos y peatones (**estos últimos únicamente cuando no existan aceras**), cuyo ancho se establecerá reglamentariamente *(así reformado el inciso anterior por el inciso a) del artículo 17 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, N° 9660 del 24 de febrero del 2019)*.

La Ley de Tránsito numero 9078 fecha 14 -10-2012 también proporciona en su artículo 2 el significado del término **transitar**: traslado, circulación o desplazamiento de personas, vehículos, mercancías, carga o semovientes sobre las vías públicas.

Por su parte en la página Helloauto (2021) define el concepto de carretera *“...como vías de transporte públicas que están construidas principalmente para la circulación de automóviles. Estas pueden conectarse a propiedades colindantes a través de accesos y se deben diferenciar de las autopistas y autovías que no pueden tener pasos y cruces al mismo nivel.”*

Como se puede notar, tanto en el concepto de ciclo vía y de carretera no se menciona a las bici-motos, quiere decir que estos vehículos no tienen definido por donde transitar por lo que en este momento podrían hacerlo por donde quisieran ya que no cuentan con una directriz clara por parte de las autoridades que guie a los usuarios y a los encargados de mantener el orden vial como los son oficiales de tránsito para así ejercer el poder que tienen y sancionar a quien no respete la ley.

En caso de que ocurra un accidente con una bici-moto en una ciclo vía no hay manera de demostrar que la misma no cuenta con el permiso para no transitar por esta zona y aquí es donde una vez más se aprecia la necesidad que tienen estos vehículos en ser regulados, tomando en cuenta que el concepto de ciclo vía permite que transiten peatones cuando no existan aceras corriendo un mayor riesgo las personas que las utilicen para transitar, es fundamental que los usuarios de estos vehículos tengan claro por donde deben transitar. No pueden hacerlo por donde les plazca o simplemente alegar un desconocimiento de ley teniendo las autoridades la facultad y el conocimiento para poder establecer una normativa clara que evite mal entendidos y accidentes.

2.2.9- Licencia que debe portar un usuario de una bici-moto.

Según la Ley de Tránsito en Costa Rica numero 9078 fecha 14 -10-2012 antes citada, el concepto de licencia de conducir se refiere a “*el permiso otorgado por el Estado mediante el que se faculta a una persona a conducir un vehículo durante un período determinado*”. En el caso de las bici-motos el Estado reitera su posición de que la persona que maneje una está en la obligación de portar una licencia esto lo indica en la ley de tránsito en su artículo 85 de la misma Ley, véase lo siguiente:

ARTÍCULO 85.- Disposiciones para las licencias de conducir clase A

Las licencias de conducir clase A tendrán las siguientes modalidades:

Tipo A-1: *autoriza a conducir vehículos automotores tipo bici-moto 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 bici-moto 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 bici moto 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 ley le otorga la facultad a la persona que tenga cualquiera licencia de conducir clase A ya sea tipo A-1, A-2, A-3 de manejar una bici-moto, se menciona un permiso para los mayores de 16 años que quiera obtener la licencia A-1 la cual la pueden obtener sin ningún inconveniente siempre y cuando cuenten con el permiso de sus padres o del encargado legal. Dicha autorización debe realizarse por escrito, además deben contar con una póliza de seguro que cubra lesiones, muerte, accidente o daños a terceros, este punto llama mucho la atención ya que las bici-motos se han visto manipuladas por muchos menores de edad los cuales muy rara vez por no decir que ninguno de los menores cumple con estos requisitos es decir no portan una licencia que les otorgue la capacidad por parte de las autoridades correspondientes de manejar un vehículo así sea una bici-moto que para algunos es muy sencillo al punto de no dar importancia si un menor de edad la maneja o no pero es un vehículo de cuidado para cualquier persona y es importante que el usuario rectifique su capacidad de manejo con la portación de una licencia.

El tema de la licencia pone también en evidencia la posición de las autoridades en cuanto a determinar que las bici-motos lo son solo si conservan la facultad humana en la acción de pedaleo porque se resalta la importancia de no porque la bici-moto conserve los pedales no debe cumplir con los requisitos de una que no los tiene. Ahora bien, no haciendo diferencia se pueden considerar todas bici-motos, tengan o no pedales y que todas las personas que manejen estos vehículos se apeguen a la ley correspondiente por igual y si es un menor de edad con mucha más razón lo más adecuado sería que maneje un vehículo que este dentro del marco de la ley cumpliendo con todos los requisitos, se reitera que el tema de los pedales no es un

factor que tenga una influencia tan grande como para determinar si un menor de edad por tener una bici moto pero con pedales no debe portar licencia cuando las características de la bici moto son las mismas es el mismo riesgo al momento de conducir las dos llevan un motor y necesitan que la persona que maneje tenga la capacidad de manejarla tenga o no pedales.

2.2.10- Prueba práctica con una bici-moto.

Como informa Guía automotriz (2021) para la realizar la prueba práctica de una bici moto se necesita cumplir con ciertos requisitos los cuales son:

- Documento de identificación vigente y en buen estado.
- Placa metálica ubicada en el lugar de reglamento (Artículo 23 ley de tránsito 7331).
- Tarjeta de circulación, si es recién comprada presentar placa AGV original con factura de compra, copias no se aceptan.
- Presentar carta con características del vehículo como estilo, color, año, cilindraje, dictamen médico digital, (Tiene validez por 180 días).
- Aprobación del curso teórico básico.
- Revisión técnica al día.
- Recibo de pago de la prueba práctica correspondiente.

Al momento de analizar cada uno de los requisitos para obtener la licencia de conducir para una bici-moto mediante la prueba practica es evidente que el tipo de bici-motos que transitan por las calles son vehículos que los fabricantes les incorporan pedales para tener la opción de evitar que el usuario tenga que pasar por este proceso y pueda evitar realizar la práctica y tener el riesgo de perderla, además que es mas atractivo para la persona que compra estos vehículos el hecho que no ocupe portar una licencia.

Pero puede ser muy beneficioso para el usuario y el vendedor aunque no muy adecuado para el Estado ya que por las calles transitan conductores los cuales no han sido probados por una entidad competente para que evalúe su capacidad de manejo lo cual lo que le brinda a la sociedad tanto a los demás conductores como las personas que transitan sin vehículo es inseguridad vial ya que muchas de las personas dueñas de una bici-moto no cuentan con la capacitación y certificación de que sus habilidades son competentes para manejarlas y gracias a que la Ley no los obliga a portar una licencia porque los exime solo porque el vehículo cuenta con la capacidad de pedaleo , pueden provocar accidentes y muertes en las calles por imprudencia o hasta por falta de educación vial la cual la podrían obtener estando en la obligación de obtener la licencia cumpliendo con los requisitos para la aplicación de la prueba practica.

2.2.11- Proceso de inscripción de una bici-moto ante el Registro de la Propiedad.

En Costa Rica la institución encargada de brindar amparo a los derechos registrales es el Registro Público, su mayor propósito es brindar seguridad a las personas que inscriben sus bienes. El principio de publicidad registral es uno de los aspectos que mas caracterizan a esta institución ya que gracias a él cualquier sujeto ya sea personas física o jurídica tiene la posibilidad de consultar los asientos registrales y así corroborar información del bien que tiene interés, algunas de las dudas que mas surgen sobre un bien y se convierten de interés para los ciudadanos son quién es el dueño del bien, características del bien, si el bien es muy antiguo o si tiene sobre el hipotecas o gravámenes, toda esta información un tercero interesado puede obtenerla solicitándola en las instalaciones del Registro Público y teniendo la certeza que la información suministrada por dicha entidad es confiable y veraz.

En la página web del Registro Nacional consultada el 1 de octubre del (2021) se informa del proceso para realizar la inscripción de un vehículo en Costa Rica, este mecanismo de inscripción sería el que debe realizar una persona que cuente con una bici-moto específicamente que no tenga pedales, el problema con este punto es que no va a existir interés alguno por parte del usuario de una bici-moto en inscribir su vehículo ya que la Ley le otorga el derecho de no hacerlo si la bici-moto cuenta con la capacidad de pedaleo pero al no inscribir el vehículo este queda sin protección registral, lo que quiere decir que la persona que obtuvo el vehículo no cuenta con seguridad jurídica ya que al no registrarse no existe una certeza de quien es el dueño de la bici-moto en este caso, lo cual provoca inseguridad tanto para el dueño como para un tercero si estuviera interesado por ejemplo en realizar una compra venta del vehículo. La inscripción promueve la legalidad y facilidad por parte del dueño al momento de querer realizar una venta, donación o un traspaso de su vehículo, otorgándole la veracidad al dueño y a terceros que lo que está por escrito es cierto.

En el caso de las bici-motos toda esta seguridad registral no la tendrían ya que los comercios que promueven la venta de bicimotos incitan a la ciudadanía a comprarlas con la opción de que no necesita inscripción y las personas que las compran prefieren no realizar el trámite para ahorrarse tiempo no tomando en cuenta la seguridad registral que les brinda si hacen la inscripción de su vehículo.

Este proceso de inscripción va en conjunto con el tema de la obtención de una placa para los vehículos que transitan por las calles costarricenses. La importancia de que un vehículo porte placas radica en que es el mecanismo de identificación, así como una persona se identifica con su cedula de identidad un vehículo lo hace con la portación de su placa.

En cuanto a las bici-motos, estas deben portar un placa en cuanto no posean su capacidad de pedaleo si lo mantiene el usuario no está en la obligación de que la

porte y aquí se manifiesta una vez más la importancia de la inscripción de las bici- motos para que puedan obtener la placa y se logre identificar al vehículo a través de un número en cual aparte de servir como identificación este se utiliza para otras cosas como para saber información de vehículo en la página del Registro Público también si fuera el caso consultar el pago de marchamo o derecho de circulación.

2.2.12- Obtención de Seguro para una bici-moto.

Una póliza de seguro, es considerado como un contrato donde se acuerda que una empresa o institución va a responder en un futuro por circunstancias de riesgo que le pueden ocurrir a la persona que tiene interés en contratar el seguro. Existen varios tipos de seguros algunos de ellos son el seguro contra incendios, el seguro de vida, seguro hospitalario, seguro automotriz entre otros. El seguro automotriz, es un seguro para vehículos y puede llegar a cubrir los daños realizados por terceros al vehículo o los daños que sean de responsabilidad del dueño de este, este tipo de seguros proporcionan seguridad para los dueños de los vehículos como para los acompañantes y en caso de un accidente a los terceros involucrados.

La importancia de un seguro radica en el riesgo, el cual es la posibilidad de que ocurra alguna situación que no se puede predecir y es considerada de emergencia o peligro para una persona o sus bienes, con la obtención de un seguro este riesgo deja de ser impredecible y se llega a tener un grado de certeza que en caso de que ocurra el acontecimiento una institución encargada de seguros va a responder por la situación que se presente.

En Costa Rica el Instituto Nacional de Seguros, (conocido de aquí en adelante como INS) en su página de internet consultada el 7 de octubre 2021) describe que es y menciona la importancia del Seguro Obligatorio de Automóviles de aquí en

adelante conocido como (SOA). Todos los propietarios de vehículos deben tener el Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores (SOA), cuyo objetivo es asegurar a las personas que resulten lesionadas en un accidente en el que participen tales medios de transporte. Este seguro se cobra anualmente y es requisito para obtener el permiso de circulación del vehículo.

Así, el Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores, cubre la lesión y la muerte de las personas (peatones y ocupantes del vehículo), víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor (Ley de Tránsito 9078). Cada año, se paga a partir de la segunda quincena del mes de noviembre y se incorpora en el recibo de Derechos de Circulación conocido como "Marchamo" de cada vehículo, en la gestión que se nombra Cobro Masivo.

El INS, año tras año, incorpora una serie de mejoras al Seguro Obligatorio para Vehículos Automotores, de manera que las personas puedan disponer de una mayor cobertura médica, en caso de sufrir un accidente de tránsito.

El INS, recalca la importancia de que los vehículos cuenten con el SOA de esta manera los dueños de cada vehículo en circulación de país contarán con seguridad en caso de un accidente también se hace referencia que los vehículos que cuenten con este seguro podrán obtener el permiso de circulación más conocido como marchamo.

En el caso de las bici-motos el usuario que se interese por adquirir un vehículo de este tipo no esta obligación de obtener este seguro y por ende tampoco obtendrá el marchamo ya que no necesitan un permiso de circulación solo lo debe portar aquellas bici-motos que mantengan la capacidad de que su dueño pueda promover la circulación del vehículo por medio de pedales siendo este una vez más un factor con poco peso para decidir que solo algunos de estos vehículos deben pagar seguro y marchamo tomando en cuenta la importancia del
seguro

para los usuarios y los terceros se debe considerar en cuenta que las bici-motos con o sin pedales transitan por las calles sin restricciones y al no contar con un seguro lo que promueve su tránsito es inseguridad vial y corriendo un riesgo que aunque es imposible que se pueda tener la certeza de un robo o un accidente una de las principales funciones del seguro es dar un grado de certeza ante ese riesgo que se puede producir.

Uno de estos riesgos sería el robo de las bici-motos el cual en Costa Rica ha ido en aumento desde que empezó la pandemia por el aumento en sus ventas muchos usuarios las obtienen y al no contar con un seguro para los se dedican al hurto este tipo de vehículos son de fácil acceso para aprovecharse del descuido de las personas y de la facilidad que tienen para venderlas ya que no cuentan con una placa para rastrearlas se hace muy fácil la comercialización ilegal y el usuario queda en total desamparo al no contar con un seguro o específicamente con el SOA que cubra el riesgo de robo de su bici-moto.

Otro de los riesgos que podría cubrir el SOA es en caso de un accidente, los cuales son muy comunes en las calles al momento en que transita cualquier vehículo ya sea que la culpa la tuvo el dueño de la bici-moto o la otra persona al igual si se ve un tercero involucrado. En Costa Rica ya han sucedido accidentes en donde se encuentran involucradas las bici-motos, (véase <https://www.youtube.com/watch?v=SjiPOEQm4do>).

Ante este tipo de accidentes el conductor queda sin ninguna protección de un seguro que les cubra por accidente perdiendo en su totalidad su medio de transporte, estos tipos de riesgos podrían evitarse si las autoridades correspondientes obligaran a los conductores de bici motos a pagar el SOA y no poner promover la inseguridad vial al momento de transitar por las calles.

La falta de regulación que presenta estos vehículos junto con la inexperiencia e imprudencia de los conductores provoca cada día más accidentes de tránsito

específicamente por no controlar la velocidad de estos medios de transporte y así lo enfatiza los medios de comunicación (se evidencia en <https://www.youtube.com/watch?v=oFw5hyXfk38>) en donde se comprueba que aunque las bicimotos mantengan su pedaleo el motor que llevan es influyente en el momento que se transita lo cual con lleva mayor riesgo de accidente, provocando esto que se de mayor importancia no solo para los usuarios que tengan bici-motos sin pedales si no para todos que se les regule su velocidad, seguro, marchamo etc.

Las bici-motos han sido adquiridas por todo tipo de usuarios un grupo en específico que se ha hecho notar en las calles son los menores edad al considerarse estos vehículos como bicicletas a los menores les llama la atención tener una estética mas agradable, la comodidad de manejo, el hecho que no deben cumplir con los requisitos de ley que cumpliría si fueran consideradas motocicletas son características que los padres de familia consideran interesantes para que sus hijos tengan estos vehículos pero se debe hacer aun más énfasis en el tema del seguro si los que conducen estos vehículos son menores de edad en el artículo 85 de la Ley de Transito se menciona una autorización para los menores de edad que tengan la intención de adquirir una licencia A1 para manejar una bici- moto.

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.

El tema con esto es que por obvias razones los que adquieran una bici moto en este caso un menor de edad que lo puede hacer con facilidad porque es ir a comprar un vehículo que para las autoridades es considerado bicicleta, el menor va a buscar la opción de que tenga pedales para evitar todos los requisitos

y

procesos que con lleva uno que no lo tenga y al final no va requerir ningún tipo de licencia y mucho menos portara la autorización de sus padres ni la póliza quedando el menor en total desamparo en caso de un accidente obteniendo una afectación de lesiones o hasta la muerte y provocando daños a terceros todo esto pudiéndose evitar estableciendo la regulación de manera uniforme en la que no se tome en cuenta si la bici moto cuenta o no con pedales y en caso de que el vehiculó fuera robado el mismo se daría por perdido al no contar con un seguro que le respalde. Recuérdese que la Ley de Tránsito en su artículo 56 indica la obligatoriedad de cada vehículo automotor esté respaldado por un seguro. Al respecto, véase a continuación:

ARTÍCULO 56.- Seguro obligatorio de vehículos

Todo vehículo automotor deberá estar asegurado de conformidad con lo dispuesto en este capítulo y su reglamento, así como por lo que dispone la Ley N.º 8653, Ley Reguladora del Mercado de Seguros, de 22 de julio de 2008, y sus reformas, y demás sobre la materia.

Las entidades aseguradoras que ofrezcan el seguro obligatorio no podrán negarse a emitir el seguro por la cobertura obligatoria establecida en esta ley, siempre que el vehículo cumpla los requisitos exigidos por la legislación para circular en el país.

Como se puede apreciar a Ley de Transito indica, que el vehículo automotor debe cumplir con los requisitos que la ley le pida para que la circulación de su vehículo sea totalmente legal, el problema es que esta obligatoriedad que indica la ley de transito no puede aplicarse a las bici-motos con pedal esto por no ser considerados vehículos automotores. Según la Ley de Transito en su artículo numero 2 define lo que es un vehículo automotor: vehículo de transporte terrestre de propulsión propia sobre dos o más ruedas y que no transita sobre rieles. Se exceptúa de esta definición el equipo especial.

Hay que tomar en cuenta que ninguna de las características que menciona la ley de tránsito para que un vehículo sea considerado automotor se menciona los pedales y los elementos a considerar si están presentes en una bici-moto ya que las mismas son un transporte terrestre lo que quiere decir que transitan sobre las carreteras, las bici-motos cuentan con propulsión propia ya que uno dentro de su estructura cuentan con un motor, y en su totalidad las bici-motos cuentan con 2 ruedas, así que no hay un elemento que falte para que estos vehículos sean considerados automotores y cumplan con el seguro obligatorio que la ley estipula.

El artículo 64 de la Ley de Tránsito hace mención a importancia que tiene que los vehículos automotores cumplan con el seguro obligatorio, el hecho que un seguro cubra lesiones y hasta la muerte es muy beneficioso para el dueño del vehículo, en este año junto con el aumento de venta de las bici-motos ha aumentado también los accidentes por la falta de control en la velocidad y al momento que ocurren estos sucesos los involucrados en el choque específicamente el dueño de la bici- moto y si llegara a haber un tercero involucrado quedan en total desamparo sin un seguro que los proteja y le brinde un respaldo económico y medico de aquí una razón más para que la regulación de las bici-motos sea más clara y precisa pensando en el bienestar del conductor el cual puede ser hasta un menor de edad y el respaldo que pueda necesitar un tercero.

ARTÍCULO 64.- Cobertura del seguro obligatorio del vehículo automotor

El seguro obligatorio de los vehículos automotores cubre la lesión y la muerte de las personas víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor. Asimismo, la lesión o muerte ocurrida en un accidente producido con responsabilidad civil, derivados de la posesión, el uso o el mantenimiento del vehículo. En este último caso, esta responsabilidad debe ser fijada mediante los procedimientos establecidos y ante los tribunales competentes.

2.2.13- Importancia de la revisión técnica para las bici-motos.

La empresa Riteve S y C (de aquí en adelante conocida como RTV) es una empresa costarricense que dentro de sus funciones tiene a cargo la revisión técnica vehicular desde el año 2002. Realizando estas inspecciones a los vehículos costarricenses es como trata de cumplir con su objetivo que es resguardar la vida humana a través de la seguridad vial.

En Costa Rica se aplica una prueba a cada vehículo que transita por las carreteras, esta prueba consiste en demostrar que el vehículo esta en optimas condiciones y que es seguro para transitar y que el mismo se apega a las normas que debe cumplir, el dueño del vehículo que no se someta a la revisión técnica en el tiempo indicado corre de riesgo de obtener una multa y de sufrir un accidente por no saber si su vehículo tiene las condiciones necesarias para circular.

Las bici-motos que no cuenten con pedales están en la obligatoriedad de cumplir con la revisión técnica, las que mantengan sus pedales al no ser consideradas bici-motos si no bicicletas con motor no deben cumplir con el requisito de revisión técnica.

Este aspecto es muy importante ya que si la única diferencia entre una bici-moto y una bicicleta con motor son sus pedales y todos los demás componentes son iguales, deberían de tener el mismo rango de importancia en cuanto a su revisión ya que al pasar por una inspección técnica las dos podrían presentar los mismos problemas en lo que se les inspecciona como los son sus llantas y aros que no existan derrames de ningún tipo de líquidos los cuales podrían provocar accidentes, el motor y sus compensadores, su sistema de frenos, sistema de luces, sistema de gases, nivel de ruido establecido por el manual del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), entre otros.

Ya que la bici-moto y las bicicletas con motor comparten todos sus componentes deberían por igual pasar por una revisión técnica la cual las certifique como un

vehículo seguro para transitar por las calles costarricenses asegurando la integridad del conductor y de terceros no porque una bicicleta con motor no tenga pedales no quiere decir que estas no van a fallar y provocar un accidente en las carreteras.

Uno de los puntos que se evalúa en la revisión técnica es el nivel de ruido en lo que son las bicicletas con motor comerciales no presentan mayor problema en este aspecto, pero las que se elaboraran en casa deberían de pasar por la revisión para evaluar si el grado de ruido que manejan es el correcto ya que cuando se ven transitar se logra escuchar un ruido muy fuerte que no es agradable a la población.

2.2.14- Implementos de seguridad para manejar una bici-moto.

El conductor de una motocicleta debe tener conocimiento y habilidades para conducirla ya que tiene características muy particulares que la convierten en un medio de transporte muy peligroso y con mayor riesgo de sufrir accidentes estas características en su mayoría las comparte con las de la bici-moto por lo que la ley es clara en dictar que los usuarios de estos vehículos deben portar el mismo equipo de seguridad que porta una persona que conduce una motocicleta.

Un vehículo como las motocicletas tienden a volcarse con más facilidad, el estado de las carreteras y las condiciones climáticas dificultan bastante la conducción de estos vehículos, la proporción de su tamaño dificulta la visibilidad de estos vehículos por parte de otros conductores que manejan medios de transporte como autobuses o tráiler lo que ocasiona accidentes, al no contar con una carrocería los conductores exponen su cuerpo ante un choque, todos estos riesgos ameritan que los conductores de motocicletas y tipo bici motos cuenten con la obligatoriedad de portar utensilios de seguridad como el casco, que es uno de los elementos más importantes ya que en caso de accidente es el que recibe el golpe en la cabeza y amortigua el impacto, el chaleco reflectivo, facilita la visibilidad para los otros conductores.

Hay que dejar claro que a pesar de que una bici-moto con pedales por Ley no es considerada bici-moto, al contrario, es vista como bicicleta en el tema de los elementos de seguridad que debe portar el conductor los usuarios de bici motos que mantengan la función de pedaleo también tienen la obligación por ley de utilizarlos ya que sus vehículos son interpretados como bicicletas.

2.2.15- Elementos históricos sobre las bici-motos.

En el blog Bicichoppers consultado el 4 de octubre 2021 se informa de la existencia de las bici-motos ya desde la década de los años 40, en donde un grupo de personas de nacionalidad francesa, en tuvieron la ingeniosa idea de elaborar un vehículo muy práctico que no tuviera mucho gasto económico y desgaste físico y así poder transitar por las calles de su ciudad de manera cómoda y fácil, de esta manera se da la creación de las bici-motos, añadiéndole un motor a una bicicleta simple y que impulsara la bicicleta de manera que el pedaleo no se tuviera que dar de manera continua provocando un desgaste mínimo para la persona que manipula. Hoy en día, después de tantos años la bici-moto se han vuelto tendencia en variedad de países en el mundo, notándose mucho como transitan en las calles y como las mismas son de mucha preferencia por la población por las innumerables ventajas que ofrecen a los usuarios.

Por su parte, en el blog denominado bici-motos Ricardo consultado el 4 de octubre (2021) en la sección denominada “Un poco de historia” se informa que la empresa Honda muy conocida por vender motocicletas para el año de 1948, creo la primera bicicleta motorizada lo que se conoce como bici-moto, implementándole un motor de 2 tiempos y 50 cc a pesar que esta creación se dio desde el año 1948 hoy en día este modelo se asemeja mucho a las que se ven transitar en las calles y que las personas pueden armar en la comodidad de su casa ocupando de muy pocos materiales y una inversión económica mínima, ya que todas las piezas que se

requieren para convertir una bicicleta común y corriente en una bicicleta común se pueden encontrar en tiendas físicas y virtuales y los venden en forma de kit obteniendo en una sola compra todo lo necesario y a un precio muy cómodo que ronda los 60 mil colones.

2.3- Regulación legal de la bici-moto en algunos países Latinoamericanos.

2.3.1- La experiencia en Chile.

En las calles de Chile, se ve reflejado el alto crecimiento del uso de las bici-motos a raíz de la pandemia de COVID-19, estos vehículos se han convertido en los preferidos de los chilenos en su mayoría por los repartidores de comida o mensajeros. Los conductores de estos vehículos no portan documentación de la bici moto, tampoco una licencia que les otorgue la autorización para conducirlos debido a los vacíos legales ya explicados. Las autoridades chilenas manifiestan que los usuarios de las bici-motos se encuentran en un error denominado “mito urbano”, el hecho de que piensen que una bici moto no debe portar documentación solo porque tiene un motor de 50 cc, y que al mismo tiempo no porten una placa lo que impida que no puedan ser identificadas y tampoco cuentan con una póliza de seguros, poniendo así en riesgo a los conductores y a terceros en caso de un accidente.

La comercialización de estos vehículos aumentó en las ciudades chilenas ya que las tiendas que las vendan abundan y los vendedores le dan popularidad al ofrecerlas con la ventaja de que no necesitan documentación y que el conductor no debe portar una licencia para conducirlos contrastando con la posición de las autoridades.

La Comisión Nacional de Seguridad y Transito, fue muy clara al pronunciarse sobre el tema al decir que independientemente de su cilindraje “...*toda motocicleta debe portar su documentación correspondiente además indica que el conductor debe portar una licencia clase C.*”

El aumento en su comercialización se evidencia en el aumento en la cantidad de decomisos de estos vehículos en retenes policiales, ya que al solicitarles la documentación los conductores alegan desconocimiento de la norma y argumentan que los vehículos que cuentan con motor de 49 cc **no deben portar documentación**, además mencionan que el comercio donde las compraron en ningún momento les indico que se necesitaba papeles y licencia para conducirlos. En la legislación chilena no se toma en cuenta el cilindraje o el hecho que la bici moto tenga pedales si no que se basan en la velocidad que pueda llegar a alcanzar la bici moto considerándose así ciclos a aquellos vehículos que alcancen una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Uno de los grandes problemas presentes en las calles chilenas es que estos vehículos son utilizados por delincuentes para actividades ilícitas, ya que se resguardan en el hecho de que las bici-motos **no pueden ser identificadas**.

Uno de los objetivos de las autoridades chilenas es educar y concientizar a la población chilena sobre lo que indica la ley y la obligatoriedad que tiene cada usuario, como portar licencia y que su vehículo cuente con la documentación correspondiente. Según el noticiero chileno Meganoticias (2021) “...las autoridades deben poner más empeño en regular a los comercios que incitan a la compra de las bici-motos para que los comerciantes vendan estos vehículos con la información clara y precisa y no engañen a los compradores con aseguraciones de que no necesitan realizar ningún trámite legal como póliza, seguro o licencia y así el usuario que utilice una bici moto no corra el riesgo de que se proceda al decomiso de su vehículo.”

En la ciudad de Santiago, en Chile, el noticiero CHV Noticias (2020) describe la irregularidad legal de las bici-motos mediante la narración de sucesos como estafas y robos, así como la inoperancia de las fuerzas de la ley al no saber cómo proceder frente a estos casos debido a la ausencia de material legal respectivo.

En contraste el Noticiero Tele13 (2021) explica el aumento exponencial de la cantidad de bici-motos que circulan en las calles de la ciudad de Santiago en Chile, señalando cómo una mala interpretación de leyes puede servir para “saltarse” los requerimientos legales a la hora de identificar una bici-moto como un vehículo automotor. La comercialización de bici motos de 49 cc ha ido en aumento en los últimos 3 años, lo que más preocupa es la falta de honestidad por parte de los comerciantes, que con tal de vender una bici moto no proporcionan información veraz, clara y precisa a los potenciales compradores.

Muchos interesados en adquirir estos medios de transporte alegan que los vendedores las ofrecen con la leyenda de que no tienen que homologarse, no ocupa licencia, seguro o patente; y es así como las personas que adquieren este vehículo a la hora de transitar son detenidos por las autoridades chilenas las cuales solicitan documentación al conductor y la requerida por la bici moto, los conductores al portarla (porque el vendedor le informa que no se necesitaba) se ven en serios problemas legales.

Las autoridades consideran que los comerciantes actúan de “mala fe” ya que al momento de no informar al cliente que la ley es clara y que cualquier vehículo que necesite de gasolina independientemente del cilindraje necesita cumplir con la documentación que la ley de Chile indica por lo que las autoridades pretenden fiscalizar rigurosamente estos comercios mediante el reporte de usuarios haciendo un llamado a que la población chilena se informe para que no pase por el inconveniente de que su vehículo sea decomisado y pierda su herramienta de

trabajo o de transporte.

La importancia de que las bici-motos cuenten con el certificado de homologación recae en que con esto se certifica que la bici-moto es segura para conducir y que no afecta el entorno ambiental o la integridad de las calles de forma negativa.

El Centro de Homologación Vehicular es la entidad encargada de expedir el certificado de homologación, se nota que en comparación a Costa Rica, en Chile no hay una falta de regulación para estos vehículos, la problemática existente es a causa de una pésima claridad de la información que proporcionan los vendedores de estos vehículo y una falta de conocimiento de ley por parte de los ciudadanos chilenos, aquí es donde la labor de las autoridades debería ser informar a los ciudadanos los requisitos de ley para utilizar estos vehículos y aplicar a los comercios las multas correspondientes por vender un producto con publicidad engañosa.

Según la ley de tránsito chilena en los artículos 1 al 4 se menciona que la ley de tránsito que rige en el territorio chileno será aplicada a cualquier clase de vehículo por consiguiente la bici-moto al ser considerado como un vehículo motorizado en Chile entraría a ser regulado por esta ley. (Véase <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469>)

Aplicación de normativa para bicicletas a vehículos con motor de hasta 50 centímetros cúbicos en Chile.

El proyecto establece para la bici-moto, bicicletas mosquito, bicicletas eléctricas, escúteres, motonetas y demás vehículos de dos o tres ruedas con motor igual o menor a 50 cc la misma regulación aplicable a las bicicletas, porque hoy día se los considera vehículos motorizados. Ello significa que deben cumplir con todos los requisitos que la ley les exige: licencia de conducir clase C, placa o patente única, permiso de circulación, revisión técnica, certificado de seguro obligatorio de

accidentes e inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados.

A pesar de esta propuesta hoy en día en Chile una bicimoto sigue siendo considerada como vehículo automotor por lo que debe cumplir con todas las disposiciones que la ley solicita a raíz de estas directrices es que ningún usuario debe alegar desconocimiento de ley ya que la normativa es clara con las pautas que debe cumplir tanto el vehículo como el usuario de este.

Dentro de los conceptos importantes que se pueden encontrar en la ley de tránsito correspondiente a Chile se encuentra la definición de Homologación cómo: *“Procedimiento mediante el cual se certifica que un modelo de vehículo motorizado cumple las normas técnicas vigentes emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”*

El proceso de homologación de un vehículo en Chile se refiere a lo que se conoce en Costa Rica como la revisión técnica realizada por la empresa RTV SyC, el cual a través de este proceso se certifica a los vehículos que transitan por las calles que están en las mejores condiciones para transitar sin ser consideradas un peligro para las vías, conductores y peatones. Esta acción de homologar los vehículos se encuentra de manera más clara en la ley de tránsito explicando al usuario la **obligatoriedad** que tiene cada conductor de homologar su vehículo y que si no cumple con este proceso no podrá obtener su respectivo derecho de circulación.

Artículo 94.- *Las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.*

La revisión técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna. Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.

Vehículo: Se entiende como el medio motorizado o no motorizado con el cual o sobre el cual toda persona u objeto puede transportarse o ser transportado por una vía ya sea marítima, terrestre o aérea.

La ley de tránsito de Chile proporciona el concepto de vehículo el cual se adecua a lo que es una bici-moto pero lo que llama la atención en los conceptos que contiene la ley de tránsito correspondiente a Chile es que el concepto de bici-moto como tal no se encuentra; siendo este un concepto importante y que debería de estar presente para que los ciudadanos a los cuales se les aplique esta ley tengan claro cuales vehículos son considerados como bici-moto.

Licencia de conductor: Documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo motorizado o a tracción animal. Con respecto a la licencia de conducir se especifica que tipo de licencia debe portar el usuario de una bici-moto.

Artículo 12.- Existirán licencias de conductor profesionales, Clase A; no profesionales, Clase B y C; y especiales, Clase D, E y F.

Clase C: Para conducir vehículos motorizados de dos o tres ruedas, con motor fijo o agregado, como motocicletas, motonetas, bici motos y otros similares.

Con este artículo la población chilena debe considerar que si utilizan un vehículo como la bici-moto deben de portar una licencia clase C ya que este tema está expuesto de manera clara y precisa en la normativa por lo que el conductor no podría alegar desconocimiento o que la norma no es concreta.

Según la ley de tránsito No. 18290 de Chile los requisitos para optar por esta licencia clase C son:

- 1.- Tener como mínimo 18 años, y
- 2.- Ser egresado de enseñanza básica.

En cuanto a los requisitos se puede observar que son básicos, no se necesita de una gran cantidad de condiciones para optar por la licencia que se requiere, al momento de manejar una bici-moto, uno de los requisitos importantes es que la edad mínima sea de 18 años siendo esto muy apto para la seguridad vial y la integridad física de las personas ya que en estos vehículos se presentan gran cantidad de accidentes, se supone que con una persona siendo **mayor de edad** debe de poseer la madurez y prudencia necesaria o por lo menos más que un menor al momento de conducir de esta manera se reduce el margen de peligro ante un accidente o imprudencia.

***Artículo 38.-** Se presumirá propietario de un vehículo motorizado la persona a cuyo nombre figure inscrito en el Registro, salvo prueba en contrario.*

Como se menciona en el artículo 38 es importante que el propietario de una bici- moto realice el trámite correspondiente para inscribir su vehículo en el registro y de esta manera se presuma como suyo y se dé una protección de la propiedad por parte del adquirente.

La referida ley de tránsito plantea a través de los siguientes artículos ciertas prohibiciones para dichos vehículos:

Artículo 45.- *Los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso de circulación otorgado por las Municipalidades y el certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.*

Este artículo que se encuentra de forma clara en la normativa chilena es por la cual deberían de registrarse los ciudadanos y comprender que si su vehículo es una bici-moto y el mismo es considerado un vehículo motorizado debe cumplir con los requisitos que la ley le exige, al mismo tiempo los comercios que venden estos medios de transportes deben tener conocimiento de la ley para que al momento de ofrecer el producto puedan hacerlo de manera veraz y no con información falsa engañando al consumidor para que al final los oficiales a falta de algún requisito mencionado en el artículo 45 deba proceder al decomiso del vehículo.

Artículo 50.- *Todo vehículo que transite sin llevar la placa patente respectiva, será retirado de la circulación por Carabineros o Inspectores Municipales, para ser puesto a disposición del Juzgado de Policía Local que corresponda. Dichos vehículos serán mantenidos en lugares especialmente habilitados por la Municipalidad para tal efecto, quedando el Juez facultado para ordenar su devolución al propietario tan pronto éste obtenga la placa patente. El mismo procedimiento se aplicará a los vehículos que transiten sin el permiso de circulación vigente o sin el certificado vigente de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.*

El decomiso vehicular es una de las consecuencias a la cual se arriesga cada usuario de bici-moto en caso de no cumplir con la documentación que la ley exige ya que los carabineros y oficiales municipales cuentan con la potestad para realizar el decomiso de este tipo de vehículos, se sabe que muchas personas utilizan su bici-moto para transportarse a su lugar de trabajo o la misma la utilizan

como su herramienta de trabajo ya que su oficio es ser mensajero o repartidor y si tiene que pasar por la pena de que su vehículo sea retenido por las autoridades esto provoca una inestabilidad en la economía de muchos chilenos, denotando que lo que se necesita en Chile no es regulación, porque sí la hay si no que los comercios vendan con información certera y sobre todo basados en la ley.

En los siguientes artículos se enfatizan prohibiciones al momento de transitar por la vía pública que deben cumplirse para evitar accidentes:

Artículo 134.- *Las personas que conduzcan motocicletas, motonetas, bici-motos, y bicicletas, no podrán transitar en grupos de más de dos en fondo, excepto en las vías destinadas al uso exclusivo de estos vehículos.*

Artículo 135.- *Se prohíbe a los conductores de los vehículos señalados en el artículo anterior, tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en las vías públicas. Durante la noche y cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, estos vehículos deberán transitar unos en pos de otros, lo que harán, en todo caso en los túneles, puentes y pasos bajo o sobre nivel. Los triciclos y carretones de mano deberán transitar siempre uno en pos de otro.*

Artículo 136.- *Ningún conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas y bici-motos, podrá transportar carga que le impida mantener ambas manos sobre el manubrio y el debido control del vehículo o su necesaria estabilidad.*

Las anteriores son prohibiciones que pretenden salvar y guardar la integridad física de los conductores y peatones estableciendo normas que disminuyen el riesgo de accidente y por ende muertes en carretera.

2.3.2- El caso Colombia.

De acuerdo con el periódico *El Tiempo* el cual es vendido en Colombia, lo que conocemos en Costa Rica como ciclo vías en Colombia le llaman ciclorrutas y son las vías por la cual transitan las personas en Colombia que tienen preferencia por utilizar bicicletas las cuales son muy comunes pues son consideradas medios de transporte que fomentan la salud y son amigables con el medio ambiente.

La situación con estas ciclorrutas es que con el paso del tiempo han sido invadidas por las bici-motos, las cuales son consideradas poco amigables con ambiente, altamente peligrosos y no se encuentran reguladas además los ciudadanos han reportado gran cantidad de accidentes con las bici-motos por su diseño ya que no son seguras al no contar con un sistema de frenos completo y el aceite que utilizan se derrama cada vez que transitan por lo que provoca que tanto las bicicletas como otros vehículos estén anuentes a accidentes.

La invasión de las bici-motos en Bogotá ha aumentado la inseguridad para los que transitan en las calles, ya que no existe respeto ni cuidado por parte de los usuarios que utilizan una bici moto por lo que se necesita y se le exige a las autoridades correspondientes que regulen estos vehículos y que les den una regulación clara y precisa de por dónde deben transitar, hay que tomar en cuenta que las bici-motos que carezcan de motor en Colombia si pueden transitar por las ciclorrutas respetando ante todo las reglas que estén establecidas para la circulación de estas vías.

En Colombia también existen las llamadas bicitaxis que son vehículos los cuales su diseño y componentes son iguales a una bicimoto, con la única diferencia de que estas mantienen la actividad humana para ser conducidas, además transportan personas de un lugar a otro dando un servicio de transporte a los ciudadanos, esta actividad es considerada trabajo para muchos ciudadanos

los

cuales dependen de los ingresos que puedan obtener para sus gastos y los de su familia, por lo que lo más idóneo sería que estos vehículos estén debidamente regulados y que los fabricantes utilicen mejores componentes para su elaboración de forma que estén dentro de un marco jurídico en el cual se establezcan las normas que los usuarios deben cumplir para tener el derecho de circulación y que los usuarios que utilicen estos medios de transporte lo hagan de manera segura teniendo la certeza que ellos mismos, las personas que transportan y los terceros en las vías están seguros en las carreteras.

Según la empresa colombiana de comunicación *Las 2 Orillas* (2017) ubicada en Bogotá Colombia en su publicación digital menciona que gracias a un decreto ofrecido por las autoridades colombianas las bici-motos pasan a ser consideradas como motocicletas como excepción este decreto solo cubre a las bici-motos que no cuenten con la capacidad de pedaleo, aquellas que cuenten con pedales no deben cumplir lo establecido en el decreto.

Este decreto es consecuencia del aumento desproporcionado de bici-motos en las calles de Colombia y de las quejas constantes de los usuarios con respecto a las ciclorrutas las cuales se mantenían invadidas por las mismas.

En general el marco jurídico que rige ahora a las bicimotos en Colombia es el mismo que el de las motocicletas por lo que esta legislación tiene semejanza con la de Costa Rica ya que en este momento las bicicletas que mantengan la capacidad humana a través del pedaleo no están reguladas por ley las que no tengan dentro de sus componentes pedales si lo están los dos países comparten el mismo criterio.

Según lo establecido en el decreto las normas por las cuales se rigen ahora la bici- moto sin pedal son:

- Usar casco obligatorio y no el mismo de las bicicletas, tendrán que usar los mismos cascos homologados para motocicletas, tanto el piloto como el acompañante (en el caso que el vehículo permita llevar) No podrán usar un casco de bicicleta común, deberán tener registro en el RUNT (Registro Único Nacional de Transporte)
- Placa: los vehículos deberán contar ahora con placa, y tarjeta de propiedad
- Licencia de tránsito expedida por el organismo correspondiente
- SOAT: deberán contar con seguro obligatorio, el conductor deberá tener pase, los conductores de dichos vehículos deberán tener pase por lo mínimo de categoría A1 (los mismos de moto de baja cilindrada).
- no pueden transitar por andenes, no podrán usar ciclo rutas, andenes o demás vías para las bicicletas o peatones.
- Tendrán que usar las mismas vías de los carros y las motos, así como usar chaleco o prenda reflectiva.
- Certificado de revisión tecno mecánica, deberán contar con el certificado de revisión tecno mecánica.
- Cumplir las normas del código de tránsito: eso incluye no pasarse semáforos en rojo/amarillo, no pararse sobre la cebra, transitar por un carril, mantener el vehículo en perfectas condiciones, etc, no podrán ser usados para servicio público, es decir los bicitaxis con motor ya no podrán prestar el servicio de transporte informal como lo vienen haciendo, luces (inclusive direccionales), espejos, motor, llantas, pito, todo deberá estar en buen estado.

En la ley de tránsito de Colombia No. 769 de 2002 en su artículo dos se mencionan conceptos importantes y de gran ayuda para una mejor comprensión de cómo se podría manejar el tema de regulación de los vehículos como la bici-

moto, es importante hacer mención que dentro de los conceptos que se encuentran en esta ley no está la definición de bici-moto.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Hay que tomar en cuenta que el concepto de bicicleta que proporciona la ley de tránsito colombiana es clara al decir que la misma no es motorizada lo que quiere decir que no cuenta con motor esto es un factor importante que se debe tomar en cuenta al momento de la clasificación por parte de las autoridades ya que tanto la casera o la bici-moto eléctrica ambas cuentan con motor que influye para impulsar su movimiento en las calles por esto mismo no debería de ser considerada bicicleta solo por sus pedales.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclo vía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclo ruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Los conceptos de ciclista, ciclo vía y ciclo ruta sugieren que un conductor de bici- moto sería considerado como ciclista ya que el vehículo se califica como bicicleta por portar pedales y se señala la ciclo vía para que sea utilizada de manera ocasional por los ciclistas lo que se refiere al ciclo ruta este sería un espacio exclusivo para los usuarios de bicicletas y bici-motos por lo que las normas del lugar donde pueden transitar si encontrasen en la ley.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública

o privada abierta al público.

Clase de vehículo: *Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.*

Línea de vehículo: *Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.*

Es con esta definición y gracias a la especificación técnica de que una bici-moto que cuenta con pedales en Colombia se clasifica estos vehículos como bicicleta y no como un vehículo motorizado.

En cuanto a la línea del vehículo le corresponde al vendedor realizar la calcificación y nombrar el vehículo con forme a sus características sin engañar a los clientes y siempre tratando de proporcionar la información correcta y veraz.

Cilindrada: *Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.*

Es gracias a esta medida del motor que se determina qué clase de licencia debe portar el conductor de una motocicleta, en Colombia la ley de tránsito No. 769 del año 2002 en su artículo numero dos establece como definición de la licencia de conducir:

“Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.”

Como se indica en Colombia existen 2 categorías de licencia la primera es para vehículos de servicio particular y la segunda la licencia de servicio público:

Servicio particular

A1: motocicletas de menos de 125 centímetros cúbicos

A2: motocicletas de más de 125 centímetros cúbicos

B1: automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses

ARTÍCULO 19. REQUISITOS.

Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

- 1. Saber leer y escribir.*
- 2. Tener 16 años cumplidos.*
- 3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte.*
- 4. Certificado de aptitud física, y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud antes de que entre en funcionamiento el RUNT o ante el RUNT una vez que éste empiece a operar.*

En el caso de una bici-moto que no cuente con pedales el usuario de la misma

estaría obligado a portar una licencia tipo A1 por el cilindraje de su vehículo ya que esta clase de medios de transporte mantiene un cilindraje de menos de 125 cc, además deberá de cumplir con los requisitos que la ley le exige.

Homologación: *Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.*

A través de este proceso de homologación al igual que en Chile y Costa Rica se le otorga la certificación al vehículo de que el mismo se encuentra en condiciones adecuadas para que pueda ser utilizado en las carreteras sin ser un peligro en las vías.

En el proceso de homologación algunos de los aspectos que se toman en cuenta para homologar los vehículos se pueden encontrar en la ley de tránsito señalados en el artículo 28 además de mencionar los factores a tener en cuenta para su respectiva homologación, señala la obligatoriedad que tiene el conductor de un vehículo en mantenerlo en perfecto estado, en el caso de la bicicleta que su funcionamiento no es del todo seguro y provoca en ocasiones accidentes de tránsito es importante que pase por este proceso de homologación.

ARTÍCULO 28. CONDICIONES TÉCNICO-MECÁNICA, DE GASES Y DE OPERACIÓN.

Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan

las autoridades ambientales.

ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD.

Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.

Licencia de tránsito: *Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.*

La licencia de tránsito que se solicita en Chile es lo que en Costa Rica se conoce como marchamo, el cual es el permiso de circulación que cada conductor debe pagar para tener derecho a un libre tránsito.

Placa: *Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externamente y privativamente un vehículo.*

La placa es un tema importante en todo vehículo que debe portar para ser identificado en caso de que se necesite saber quién es el dueño, si se diera un robo del vehículo este número de identificación que se plasma en la placa es que el que ayuda a lograr localizarlo por lo que es fundamental que todo vehículo lo porte incluyendo a la bici-moto no solo las que tienen pedales ya que las que no los tiene no están exentas de ser hurtadas además también se necesitaría para identificar el dueño de la misma.

CAPITULO V.

SEGUROS Y RESPONSABILIDAD. ARTÍCULO 42. SEGUROS OBLIGATORIOS.

Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

Esta clase de seguro es importante que cada conductor lo obtenga para que pueda transitar con su vehículo, ya que en carretera las personas que conducen se encuentran siempre en un riesgo de accidente ya sea por imprudencias de otros o de sí mismos al momento en que una persona obtenga este tipo de seguro podrá optar en caso de accidente por una cobertura en gastos médicos, farmacia, muertes entre otras.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

En Colombia se impone a través del artículo 55 de la Ley de Tránsito la buena conducta de cada persona que conduce su vehículo y que al no hacerlo queda anuente a las consecuencias que la ley indique. Al existir tanta imprudencia en las calles es un factor importante que se le obligue al conductor a mantener una

buena conducta y prudencia y de esta manera reducir los accidentes, como los usuarios de bici-moto no tienen cuidado al momento de conducirlos ya que lo hacen a velocidades que no son apropiadas para este vehículo pueden provocar accidentes, así que este artículo se podría aplicar a todos aquellos dueños de una bici-moto que no tienen conciencia de lo peligrosas que pueden llegar a ser.

Los conceptos anteriores que fueron tomados de la Ley de Tránsito colombiana son relevantes al momento de que las autoridades tengan la intención de regular más ampliamente los vehículos conocidos como bici-moto determinar la clasificación, que se les solicite licencia, placa, SOA, que el vehículo se encuentre e condiciones adecuadas para transitar el buen comportamiento de conductor todos esos factores son importantes al momento de determinar cómo regular el tránsito de estos vehículos que es utilizado por una población grande del país cafetero.

Hoy en día en Colombia se regula específicamente aquella bici-moto que no tienen pedales y esto se dio mediante un decreto en Colombia en donde su resolución plantea lo siguiente:

RESOLUCIÓN 160 DE 02 DE FEBRERO DE 2017

MINISTERIO DE TRANSPORTE (MINTRANSPORTE)

CONTENIDO: ENTIDADES DEL SECTOR TRANSPORTE. SE DETERMINAN LAS CONDICIONES PARA LLEVAR A CABO EL REGISTRO DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES DE TIPO CICLOMOTOR, TRICIMOTO Y CUADRICICLO DE COMBUSTIÓN INTERNA, ELÉCTRICOS Y/O DE CUALQUIER OTRO TIPO DE GENERACIÓN DE ENERGÍA, ANTE LOS ORGANISMOS DE TRÁNSITO EN EL PAÍS, Y SE REGLAMENTA LA REVISIÓN TÉCNICO-

MECÁNICA ANTE LOS CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR Y LAS CONDICIONES PARA SU CIRCULACIÓN. DEROGA LA RESOLUCIÓN 3600 DE 2004.

RESUELVE:

CAPÍTULO I

Objeto y alcance

• **ART. 1º—Objeto.** *Determinar las condiciones para llevar a cabo el registro de los vehículos automotores de tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, ante los organismos de tránsito en el país, así como reglamentar la revisión técnico- mecánica ante los centros de diagnóstico automotor y las condiciones para su circulación.*

• **ART. 2º—Alcance y ámbito de aplicación.** *Las disposiciones establecidas en la presente resolución rigen en todo el territorio nacional y son aplicables a los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, a partir de la entrada en vigencia del presente acto administrativo.*

PAR. —*La presente resolución no será aplicable al siguiente tipo de vehículos:*

h) Bicicleta y bicicleta con pedaleo asistido.

ART. 3º—Definiciones. *Para la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en el presente acto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

- **Bicicleta con pedaleo asistido:** *Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg.*
- **Motociclo, ciclomotor o Moped:** *Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico.*
- **Triciclo con pedaleo asistido:** *Triciclo equipado con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,50 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de un Triciclo asistido no deberá superar los 270 kg.*
- **Tricimoto:** *vehículo automotor de tres ruedas, con estabilidad propia y chasis de triciclo, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y de potencia nominal no superior a 4 kW, si es eléctrico, cuya masa no es superior a 270 kg, y cuyo número máximo de acompañantes es igual a 3 incluido el conductor.*

Como se puede apreciar en la norma fue implementada a través de un decreto en Colombia la misma es para regular los vehículos como la bici-moto que en dicho país se le llama "bicicleta con pedaleo asistido" también hace mención al motociclo, ciclomotor, triciclo con pedaleo asistido y el tricimoto, cualquiera de

estos cuentan con un motor auxiliar o cualquier otro componente que les proporcione la fuerza para impulsarse y se necesita de la capacidad humana a través del pedaleo para que también funcione uno de los incisos menciona que no entraría a regirse por esta ley la bicicleta y la bicicleta con pedaleo asistido lo que quiere decir que toda bici-moto que cuente con pedales en Colombia no estaría regulada por ley no se le debe solicitar los requisitos correspondientes para transitar.

Po lo que a pesar de la promulgación de esta normativa se vuelve a notar un vacío legal el cual se basa en toda aquella bici-moto casera que utiliza un motor con gasolina y la eléctrica esto cuando ambas cuentan con pedales, siendo de gran importancia que aunque cuenten con la capacidad de pedaleo sean también reguladas al igual que las que no los portan porque al final cuentan con la misma clasificación solo se le encuentra una diferencia que no es de gran peso como para que se no tomen en cuenta al momento de aplicarles una legislación.

2.3.3- La situación en España.

En España la Dirección General de Tráfico conocido de ahora en adelante como (DGT) explica que el estatus legal que mantiene la bici-moto, en España son totalmente ilegales. (véase <https://www.youtube.com/watch?v=cNKI9bDohqU>)

En España una bici-moto es considerada un ciclo motor el cual debe cumplir con una serie de requisitos como portar un casco homologado, permiso de circulación, seguro, en Costa Rica lo que se le llama revisión técnica en España se le llama tarjeta ITV o “ficha técnica” la cual certifica que vehículo se encuentra en óptimas condiciones para circular en las carreteras y por último a todo vehículo que sea considerado ciclo-motor el usuario debe portar un carnet de ciclo-motor si la persona que no cumple con ninguno de estos requisitos correrá el riesgo de ser

mutado por alrededor de 2200 euros. (consúltese https://www.elconfidencial.com/sucesos/2021-03-30/motor-bicicleta-1400-euros-multa-guardia-civil_3013784/).

En la provincia de Valencia, España un hombre sufrió las consecuencias de no portar con los requisitos que las autoridades solicitan para manejar una bici-moto por lo que los oficiales procedieron a realizar el decomiso del vehículo y aplicar las multas correspondientes.

Uno de los aspectos importantes en España es que se plantea la situación en la cual si se transita con la bici-moto, pero con el motor apagado no habría bases para sancionar a la persona que conduzca este vehículo ya que sigue siendo usada como bicicleta, pero al parecer las autoridades manifiestan que si la estética de la bicimoto es como un ciclo motor ya sea que conduzca o no con el motor encendido **debe** cumplir con los requisitos.

Otras de las dudas que se le presentó a las autoridades, es que si la bici-moto no puede ser considerada como una bicicleta de pedaleo asistido las cuales no requieren de papeles, al parecer las autoridades una vez más se manifiestan y expresan que la bici-moto no cumple con los requisitos para ser considerada bicicleta de pedaleo asistido ya que estas últimas portan con un motor igual o menor a 50 vatios y la velocidad máxima que puede llegar a alcanzar son 25 kilómetros por hora; en este caso con estos vehículos se utilizan los pedales para asistir el motor que porta en cambio una bici-moto la cual cuenta con 250 vatios y puede alcanzar más de 50 kilómetros por hora, el punto más importante es que no hace falta pedalear para impulsarla, con solo acelerar es suficiente.

Este factor considerado en España es uno de los más importantes para tomarlo de ejemplo en Costa Rica, no porque la bici-moto cuente con pedales no la hace una motocicleta, pues se le debe tomar importancia al hecho que estos vehículos no

solo son impulsados por los pedales sino también por un motor.

La creación de un nuevo reglamento general para conductores en España creado por el consejo de ministros estableció la edad mínima de 15 años para conducir un ciclomotor al mismo tiempo se creó un nuevo permiso de conducir el cual es dirigido específicamente para motos de media potencia el cual es llamado permiso de conducir AM, este permiso será utilizado por aquellos que utilicen vehículos de hasta 50cc de cilindraje , el conductor que requiera portar este permiso deberá cumplir con un examen teórico y uno practico los cuales al momento en que los tenga aprobados podrá obtener el permiso y conducir el ciclo motor que guste, una de las reglas que dispone el Reglamento es que la persona que conduce un ciclo motor no podrá conducir con pasajero al menos que tenga como edad 18 años o que su permiso se lo hallan otorgado antes del 01 de septiembre del 2008 el periodo de vigencia del permiso de conductor AM es de 10 años en todo caso el conductor deberá renovarlo cada vez que se dé su vencimiento hasta cumplir 65 años luego será cada 3 años.

El trámite para lograr matricular una bicicleta eléctrica es el mismo que cualquier otro vehículo de dicho trámite puede ocuparse los concesionarios o la persona interesa por su cuenta lo primero que se debe hacer es visitar la página web de la DGT solicitar una cita y verificar los requisitos necesarios para concretar la matrícula del vehículo.

En cuanto a los impuestos es uno de los aspectos que más llama la atención de los usuarios de bicicleta eléctrica ya que las mismas al no ser contaminantes ni afectar el medio ambiente no deben pagar impuestos de circulación y matriculación.

La ITV (inspección técnica de vehículos) su función es verificar que el vehículo en general se encuentre en condiciones adecuadas para conducirlo y que no

represente un peligro para el conductor los ciclomotores están en la obligación de llevar su vehículo a la ITV después de 2 años de comprada y luego cada 2 años de esta manera se verifica su buen mantenimiento y la permanencia de la seguridad que necesita para que transite por las calles.

En cuanto al seguro es obligatorio que vehículo este asegurado de esta manera el mismo no quedara desamparado en caso de accidente o de robo (“Normativa Motos Eléctricas”, reglamento número 168 del año 2013)

En España también se han hecho notar que aquella bici-moto que no cuenta con pedales y al cual según la normativa de este país no puede ser considerada como bicicleta y tampoco como bicicleta eléctrica, en consecuencia, es clasificado como un “ciclomotor eléctrico” y por ende cumplir con todos los requisitos correspondientes por ser asignado a dicha categoría (García, G., 2021)

2.3.4- El caso Perú.

Uno de los problemas en la capital de Perú es descrito por el noticiero ATV Noticias desde el 2016; en Lima por la congestión vehicular que los ciudadanos peruanos han tomado la opción de recurrir a la bici-moto para evitar el tráfico, llegando al punto de que hay comerciantes como Miguel (que fue entrevistado en el video) y que con sus capacidades personaliza las bici-moto al gusto del cliente y con novedades que cada día va evolucionando en estética y componentes.

A pesar del gran gusto que han tenido los peruanos por estos vehículos con el transcurso del tiempo , y que no falta regulación al respecto, se da el fenómeno de que las autoridades no aplican la ley establecida para estos vehículos ya que

según el Registro Nacional de Licencias de conducir la bici-moto en Perú están introducidas en la categoría L1 lo que significa que el conductor debe portar un permiso para circular, el vehículo debe tener una placa en caso de que no la parte el conductor incurre en una infracción grave lo que le puede costar unos 362 soles de multa y el decomiso del vehículo.

Como puede verse sí hay regulación oficiales en las calles no aplican la ley y si se encuentran con una bici-moto en la calle que no porte placa o su conductor sin licencia no aplican la multa o el decomiso correspondiente lo que afecta a la población ya que muchos peatones y ciclistas se quejan de ellas por lo contaminantes, ruidosas que pueden llegar a hacer además que circulan por la cicló vía y se considera que si tiene motor deben hacerlo por las calles como los demás vehículos motorizados, la imprudencia del conductor también molesta a la mayoría de los ciudadanos ya que invaden carriles, manejan a altas velocidades y no utilizan casco.

El noticiero “Buenos Días Perú” en cuanto a este último punto de las medidas de seguridad que debe cumplir el usuario de una bici-moto explica que las autoridades peruanas se pronunciaron sobre este tema dando a conocer nuevas medidas y multas (2018).

A través de un nuevo reglamento se estableció los parámetros que deben cumplir estos vehículos deben cumplir, pero sobre todo las medidas de seguridad que se les exige a los conductores, imponiendo por ejemplo el uso de un casco de seguridad y portar ropa reflectiva, además se estableció que el vehículo debe estar en óptimas condiciones incluyendo el sistema de frenos quien no cumpla con estas medidas deberá cumplir con la multa que las autoridades que impongan. (“Multas a conductores sin casco”, 2021).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones realiza un llamado a los ciudadanos de Perú para que se informen de manera correcta al momento de realizar la compra de una bici moto ya que se da mucho que los comerciantes ofrecen este producto proporcionando información falsa de los requisitos que debe cumplir la personas que la adquiera por ejemplo le dicen al comprador que no necesita licencia o una placa y con esto lo convencen de que realice su compra (Valdez, A., 2020).

Mediante del Decreto Supremo N.º 019-2018 MTC con fecha del 10 de diciembre del 2018e modifico el reglamento nacional de vehículos conocido de aquí en adelante como (RNV), esta modificación se realizó con el objetivo de renovar la lista de vehículos como las bicicletas de pedaleo asistido, comúnmente conocidas como bici-moto y de esta forma generalizar la norma para obtener un mejor control de este tipo de vehículos de esta manera se garantiza la regulación de su tránsito e inscripción otorgando a la sociedad seguridad al momento de transitar.

Los pasos para la circulación legal en bici-moto son realizar la inmatriculación lo que se refiere al correspondiente registró del vehículo en la superintendencia nacional de registros públicos conocido de aquí en adelante como (Sunarp), tramitar la placa de rodaje en asociación automotriz del Perú, obtener el SOA en alguna entidad de seguros, realizar el trámite para la licencia en la municipalidad provincial que le corresponda al usuario y por ultimo realizar las gestiones para obtener el certificado de inspección técnica vehicular en los centros autorizados (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019).

Dentro de las definiciones que se encuentran en el decreto con más importancia serian:

Bicicleta con Sistema de Pedaleo Asistido (SPA): También llamada *Electrically Power Assisted Cycles (EPAC)*. Es aquel vehículo equipado con un motor eléctrico auxiliar de potencia nominal continua que no excede de 350 W, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del ciclista, ya que su tracción no es propia, sino asistida por tracción humana a través del pedaleo. Dicha potencia debe disminuir progresivamente conforme aumente la velocidad del vehículo y el motor auxiliar deja de funcionar o se suspende cuando el conductor no pedalea o el vehículo alcance una velocidad máxima de 25 km/h. No constituye vehículo automotor o ciclomotor.

CLASIFICACIÓN VEHICULAR Categoría L: Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas terrestres. L1: Vehículos con dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.

2.3.5- Argentina.

Las autoridades argentinas reconocen a la bici-moto como un nuevo problema que les impide o les hace más difícil la tarea de mantener la seguridad vial a pesar de que reconocen la gran cantidad de ventajas que tiene estos vehículos como el precio accesible que tienen y el bajo costo de gasolina que necesitan para operar también deben pensar en que necesitan ser reguladas ya que representan un peligro en las vías por las altas velocidades que pueden llegar a alcanzar y por el deficiente sistema de frenos con el que cuentan, el interés de su regulación se enfoca en evitar que el día de mañana empiecen a suceder accidentes en los cuales este siempre involucrada una bici-moto y que se convierta en un problema mayor al que es hoy el cual llegue a salirse de control.

El Registro Nacional de Propiedad Automotor (RNPA) tiene establecido que los motores de 50c.c para arriba son considerados como motocicletas a partir de este cilindraje el conductor está en la obligación de portar una licencia y de que su vehículo cuente con una placa, el problema es que como la bicimoto cuenta con un motor menor de 50c.c el usuario y vehículo no está obligado por la ley a cumplir lo exigido.

Esto deja en evidencia la falta de regulación de este tipo de vehículos, mientras se llega a la regulación adecuada se hace un llamado a la población que utiliza estos vehículos como medio de transporte para que tomen conciencia y utilicen los protocolos de seguridad como lo es el casco (Andreychuk, L., 2009).

En Lezama una ciudad de la Provincia de Buenos Aires se aprobó una ordenanza, la N450 en la cual se dispuso la regulación para los vehículos como la bici-moto (véase <https://www.youtube.com/watch?v=k2AzWfdzy2A>), y que su artículo define bici-moto como: *Se define "bici-moto" a aquel vehículo de dos ruedas a tracción humana de quien lo utiliza, y que además se encuentra equipado de un motor de hasta 49 cc de cilindrada inclusive (Acevedo, R., 2014).*

Con esta definición se regula tanto a los vehículos que son impulsados por la capacidad humana del pedaleo como por su motor lo que quiere decir que esta regulación no discrimina en si el vehículo cuenta o no con pedales la aplicación de la ley cubre de forma total a cualquier clase de bici-moto sin discriminar si cuenta o no con pedales como lo hacen otros países como lo es Costa Rica.

Se establece una edad mínima para la persona que esté interesada en conducir este tipo de vehículo y se menciona en la norma que si un menor de edad pretende conducir una bici-moto deberá hacerlo con una autorización por parte de

su encargado legal.

Artículo 2º: *La edad mínima para conducir “bici-motos” será de 16 años.*

La Licencia para conducir este tipo de vehículos será la misma considerada para los ciclomotores.

Los menores de edad para solicitar licencia deben ser autorizados por sus padres, tutores o representante legal.

Otras de las disposiciones es que el vehículo debe contar con un seguro vigente en caso de accidente u robo a su vez el vehículo debe ser inscrito en el municipio correspondiente y de esta manera cada propietario obtendrá una placa para que su bici-moto pueda ser identificada.

A su vez dentro del marco jurídico que se aprobó para la regulación de este tipo de vehículos se establecieron algunas prohibiciones para los usuarios como lo es el uso de un adecuado sistema tanto de frenos como de luces así como implementarle al vehiculó espejos retrovisores y tener incorporado al vehículo un tipo (pito) que de aviso a los demás vehículos de que este se encuentra en tránsito, además se le impone un límite de velocidad a los conductores de 30km por hora y por la seguridad física se le impone la obligación de utilizar su respectivo casco homologado ordenanza N450.

Cuando se trate de vehículos como la bici-moto esta cuenta con la prohibición de estacionarse en las veredas, no podrán circular por las autopistas, y tienen prohibido tomarse de algún carro en movimiento, así como transitar de manera paralela solo se peritará que lo hagan uno detrás del otro.

Capítulo 3 Marco Metodológico.

3.1 Paradigma asumido: Naturalista.

Según el tema de estudio que se aborda en la investigación, el paradigma naturalista es el que se aplica a la misma ya que este se centra en comportamiento humano y las acciones que se dan en la vida social. El paradigma naturalista se enfoca en temas relacionados al ser humano y las relaciones que mantienen a nivel social utilizando la comprensión para entender al sujeto en las acciones que realiza.

Si se ha entendido la cuestión del Paradigma como la manera en que una comunidad de investigadores se acerca al estudio de su objeto de investigación entonces, se nota aquí como el Naturalista es el que mejor calza.

Así, desde este Paradigma se estudia la realidad del día a día de los individuos, esto basándose en las subjetividades de los sujetos. La perspectiva naturalista se enfoca en la influencia y participación que puede llegar a tener el ser humano en la vida cotidiana, manifestándose en sus acciones y comportamiento.

Este paradigma naturalista se concentra en la realidad social en como los individuos se comportan ante una situación que se presente lidiando con los elementos que la situación traiga consigo llegando a conocer a través de su comportamiento el interior de las personas sus gustos, valores, pensamientos etc. Al final de cuentas se toma como interés, la realidad que las personas aprecian como importante para el desarrollo de una vida social, las interacciones entre personas junto con sus acciones promueven en entendimiento de la realidad social.

3.2 Enfoque adoptado: cualitativo

Una investigación con enfoque cualitativo se centra en la realidad subjetiva; la realidad dinámica en la cual los sujetos interactúan y a partir de la cual se pueden hacer interpretaciones que lleven a quien investiga a comprender a los investigados desde donde ellos están, desde su propio marco de referencia y desde la manera como conciben y entienden el fenómeno bajo estudio.

Este tipo de investigación se interesa en las acciones del ser humano, en el día a día, entendiendo la situación, lo que sucede y su complejidad, de esta manera se logra obtener respuesta a las acciones de los sujetos y así comprender por qué actúa de una u otra manera determinada.

Además, la investigación en un enfoque cualitativo describe los fenómenos sociales tomado en cuenta al sujeto, observándolo como actúa en el tema que se desea investigar, las características de sus acciones y como responde a la totalidad del fenómeno que vive. De esta manera se recopilan datos que son reales y profundos, donde sale a relucir el pensamiento de los actores respecto el fenómeno que viven.

Por otro lado, al considerarse la investigación con enfoque cualitativo inmersa en una realidad que es dinámica se puede notar como a medida que avanza entonces los registros de datos y la perspectiva global se va haciendo cada vez más clara y precisa, otorgándole al investigador información veraz y confiable que se caracteriza por basarse en el sujeto y su entorno. Con la investigación en un enfoque cualitativo se llega a cumplir con el objetivo de entender a las personas; además de conocer y entender la complejidad de su entorno y por ende de sus actuaciones.

3.3 Tipo de Investigación.

El diseño metodológico escogido para esta investigación se fundamenta en la propuesta fenomenológica. El tipo fenomenológico, se concentra en el interior de las personas, en la subjetividad del individuo. Parte de esa introspección que realiza el investigado y que le hace aflorar sus criterios, pensamientos, reacciones frente a un fenómeno en particular.

Al interesarse en esto, la investigación de tipo fenomenológica se “adentra” en el interior de su conciencia y sus pensamientos, ayuda así a comprender la situación y por qué un sujeto decide actuar y de una forma y no de otra o de la manera en que, los demás lo esperan. Lo que quiere decir que este tipo de investigación traerá a la luz toda una realidad que se verá expuesta con experiencias de las personas opiniones o recuerdos.

Abordando al sujeto y su entorno de manera completa, investigando su vida cotidiana desde el interior del sujeto se puede desarrollar una investigación completa obteniendo resultados que den respuesta a los cuestionamientos que se den en la investigación.

Esta comprensión del sujeto y de su entorno se logra describiendo el objeto de estudio de la manera más completa posible siempre tratando que la información se apegue a como el sujeto lo percibe, desde su punto de vista y no desde la perspectiva de quien investiga.

3.4 Sujetos y fuentes de Información

Sujetos: descripción de sujetos

participantes Un vendedor de bici-motos:

Se abordaron dos vendedores de establecimientos comerciales donde tienen a la venta algunos modelos y marcas de bici-motos. Como perfil, en ambos casos, se destaca que es el encargado y responsable de vender el producto; es la persona que tiene un amplio conocimiento de lo que vende resolviendo dudas que el comprador tenga del producto como por ejemplo sus características, la forma en que funciona, que necesita para transitar toda la información que el comprador requiera para realizar la compra debe ser suministrada por el vendedor.

Un mecánico de bici-motos:

Esta persona cuenta con una experiencia como mecánico de motocicletas superior a los 15 años. Si bien es cierto que se especializa en las motocicletas, en su funcionamiento y componentes; tiene la capacidad de aplicar sus conocimientos en caso de que se requiera si esta presenta problemas para que su funcionalidad persista de una manera óptima para el dueño y que no presente problemas mecánicos que pueden afectar al conductor o a terceros.

El mecánico de motocicletas presta sus servicios para la reparación de motocicletas en general. Pero, hay que dejar claro que tiene mucha experiencia en un cierto grupo de motos dependiendo de su modelo o marca y en realidad la función de estos trabajadores se amplía a la atención de los nuevos modelos de bici-motos que circulan y a cuyos dueños ellos les dan la asesoría necesaria para una mecánica de mantenimiento, aunque, si se requiere, pueden arreglar las bici- motos por algún inconveniente que estén presentando.

Oficial de tránsito, es el encargado de mantener el orden del tránsito terrestre, que los vehículos cumplan con la reglamentación necesaria para circular por las vías, tiene la autoridad de hacer cumplir las normas de tránsito si algún conductor las infringe. Siendo una de sus funciones más importantes mantener el orden vial y dando asistencia a los usuarios en las carreteras de temas o situaciones que le competen.

3.4.2 Fuentes de información:

-Fuente primaria: los participantes anteriores en qué medida dan información valiosa.

La información que se obtenga de un vendedor de bici-motos es muy importante ya que se puede determinar el grado de preferencia en la población por estos vehículos y además la información que dan en la publicidad al momento de comercializarlas sirve para saber si la persona que las vende lo hace apegado a la ley y no dando información falsa y poco confiable.

Un mecánico de bici-motos brinda la información completa de que es una bici-moto los componentes que utiliza, además brinda su punto de vista en cuanto a su regulación, los pros y contra que estos vehículos tienen para un conductor y las facilidades que brindan estos medios de transporte para quienes se interesen por ellos.

Los oficiales de tránsito, estos funcionarios tienen datos muy valiosos como cuántos de estos vehículos ven transitar comúnmente en las calles, si los usuarios cumplen con las medidas de seguridad que exige la ley y dar su opinión en cuanto a la regulación que se le da hoy en día a estos vehículos si está de acuerdo o no en que no se les regule como una motocicleta.

Además, pueden proporcionar datos si en algún momento han detenido a un conductor con un bici-moto y por qué lo ha hecho de esta manera se obtiene información real que aporta mucho a la investigación porque se consigue saber cómo actúan los conductores de estos vehículos cuando transitan por las calles.

-Fuentes secundarias: páginas web como la de la Procuraduría General de la República, el Poder Judicial, el SIBDI, SINALEVI, Departamento de Tránsito, artículos en revistas especializadas, blogs de conocedores de la temática, entre otras.

La información obtenida a través de estas páginas y de noticieros (al menos videos de Youtube) es información que se recolectó en el transcurso de la investigación. Como se puede notar estas presentan información clave sobre los principales aspectos relacionados a la bici-moto, tales como: el marco jurídico en el que se encuentran las bici-motos, los vacíos legales que hay en cuanto a su regulación y el aumento en la preferencia por parte de algunos conductores por manejarlas. También se logró determinar, por medio de ellas, el aumento de adquisición producto de la pandemia por la facilidad que encontraban los usuarios en ellas.

Se encontraron noticias que detallaban la realidad de otros países y que ponían en evidencia el hecho que no solo en Costa Rica se da el fenómeno de las bici-motos y que la falta de regulación persiste también a nivel internacional ayudando así a comprar elementos jurídicos para llegar a fortalecer el nuestro.

Las consultas a la Ley de Tránsito y páginas como SINALEVI proporcionaron información de los vacíos legales que existen en la regulación de las bicimotos, ya que indican cual sería la reglamentación o los puntos por regular en estos

vehículos tomando como ejemplo lo que se les pide a las motocicletas para transitar y pensando que sería estos requisitos los que debe cumplir el vehículo en circulación y su conductor.

3.5 Técnicas e instrumentos para recolectar información: entrevistas.

En los procesos de investigación la escogencia de las técnicas o instrumentos para recopilar los datos de la realidad se vuelve vital. Por lo anterior, para esta pesquisa se considera clave que una técnica como la entrevista puede ser la apropiada para, a partir de las fuentes primarias, puntualmente los sujetos; como medio eficaz recolectar la información que se requiera.

Téngase presente que la entrevista se da cuando dos personas mantienen una conversación en la que una realiza una serie de preguntas y la otra persona da su opinión o responde al cuestionamiento con una respuesta basada en su conocimiento. La entrevista se utiliza como un instrumento para recolectar información valiosa de personas que tienen vivencias, conocimiento del tema a investigar.

La entrevista es un mecanismo de recolección de información que se utiliza mucho en la investigación cualitativa para la recolección de datos valiosos para la investigación, tiene como ventaja que proporciona información de primera mano y muy completa ya que se basa en la experiencia y vivencias del entrevistado además otorga la posibilidad de que si en el transcurso de la entrevista surgen dudas poder evacuarlas en ese mismo momento.

Para esta investigación se realizó una entrevista a un mecánico de motocicletas, un mecánico de bici-motos, a un usuario y un oficial de tránsito las cuales fueron de gran utilidad ya que las información recolectada a través de la entrevista de

cada uno de las personas que se les realizó fue muy importante para comprender desde el concepto de una bici-moto, los beneficios de estos vehículos , de donde viene el gusto por estos medios de transporte y los vacíos legales que presentan entre muchas cosas más.

En el desarrollo del guion de la entrevista se establecieron tantas preguntas cerradas, donde las personas entrevistadas responderían con un simple si o un no. Además, las preguntas cerradas ayudan a puntualmente determinar respuestas concretas, al grano, de algo que se desee conocer. Las preguntas cerradas, en este caso, van orientadas a conocer aspectos puntuales de índole personal (edad, experiencia, otros).

Por otro lado, se utilizaron preguntas abiertas. Este tipo de pregunta tiene la característica de invitar al entrevistado a exponer, plantear su criterio respecto lo que se le consulta. En ese sentido, aquí se vuelve clave al dejar a los entrevistados plantear sus opiniones de la manera más libre. Las preguntas planteadas fueron orientadas a obtener lo que piensan los entrevistados sobre la comercialización de la bici-moto, su criterio respecto al proceso de inscripción y la conceptualización o clasificación que tienen de las mismas.

Las entrevistas han de recopilar la materia fundamental para el posterior análisis de la información y otorgarán una perspectiva más real de la situación actual de tal medio de transporte muy utilizado en Costa Rica.

Capítulo 4.

Análisis de la información recopilada.

Una vez aplicada la entrevista, que facilitó la recolección de la información se procedió a realizar el correspondiente análisis de toda la información recopilada.

Se ha dado a conocer la preferencia por los ciudadanos hacia un vehículo llamado bici-moto, esta preferencia se dio desde el comienzo de la pandemia que se originó a raíz de la enfermedad de COVID-19 y hasta la actualidad se sigue notando la inclinación de las personas por estos vehículos ya que desde que se dio su comercialización han sido considerados de fácil uso muy económicas y agradables para los usuarios al no tener que tramitar ningún de documento para su uso además el hecho que no se necesita licencia llama más la atención de los usuarios ya que con esto cualquiera podría conducirla incluyendo a los menores de edad.

En el transcurso de la investigación se ha encontrado que en Costa Rica si existe un marco jurídico que regula la bici-moto, pero se ha aclarado que la ley solo contempla las bici-motos que no tengan peales, aquellas que los tengan y mantengan la capacidad de pedaleo no deben cumplir con la ley ya que no son consideradas como una bici-moto si no como una bicicleta con motor de bajo cilindraje.

De acuerdo con la información recopilada a través de entrevistas que se realizaron a vendedores de estos vehículos hay un desconocimiento de que en Costa Rica se comercializa alguna bici-moto sin pedales. Asimismo, de igual manera se da a conocer que los comercios en el país ofrecen al usuario bici-motos eléctricas, las cuales son muy apetecidas por usuarios jóvenes puesto que al ser eléctricas no emiten gases nocivos a la atmósfera y en un sentido amplio entran dentro de la

clasificación ecológica.

Por otro lado, los vendedores plantean que hay un tipo de bici-moto, las cuales son utilizadas por algunas personas y son aquellas que requieren gasolina para funcionar. Estas bici-motos son denominadas caseras, esto porque lo que se ha hecho es adaptarle a la bicicleta un conjunto de piezas o partes (un kit) que necesita para funcionar. El conjunto, que se puede adquirir en el mercado costarricense, consta de un motor, los respectivos frenos, un tanque pequeño para el combustible, entre otros.

Ahora bien, quienes comercializan las bici-motos, tanto las de fábrica como las caseras cuentan con pedales, por lo tanto, se puede notar que en el contexto costarricense la Ley que está vigente es una ley que se está aplicando a algo que no existe.

Esta situación de aplicación de la Ley es uno de los hallazgos más importantes de la investigación, puesto que queda evidente el vacío que existe respecto las bici- motos. La Ley existente no sirve para aplicársela a ningún medio de transporte de esta categoría que incluya pedales. Sin duda, esta situación no es muy beneficiosa para la sociedad ya que esto lo que llega a constituir es un vacío legal que provoca inseguridad jurídica y al mismo tiempo inseguridad vial.

Aun así, las bici-motos, tanto las de fábrica, de marca, con todos los aditamentos necesarios como las “hechas en casa” con lo mínimo de seguridad circulan en las carreteras del país sin ningún tipo de legislación que las cubra.

Con respecto a la información que se recopiló por parte de los mecánicos, sobresale que estos consideran al igual que los usuarios que una bici-moto es un medio de transporte de fácil uso y económico.

Además, los mecánicos entrevistados concuerdan en que estos vehículos poseen componentes, estética, características más cercanas a la motocicleta que a la bicicleta. Sobre todo, ven la diferencia fundamental en que la bicicleta clásica, tradicional no utiliza algún tipo de combustible ni es recargable.

Un dato curioso que proporciono uno de los mecánicos de motocicletas entrevistados es que él considera que a una motocicleta se le pueden adaptar lo que son pedales. Esto es un factor muy importante, ya que, de acuerdo con la normativa vigente el vehículo si mantiene la capacidad humana a través del pedaleo no debe cumplir con los requisitos de pago de marchamo, seguro obligatorio, revisión técnica ante RTV y contar con licencia. Sin duda, este es un tema que debe abordarse, puesto que, si tales cambios se hicieran ese tipo de vehículos quedarían entonces exentos de cumplir la norma; haciéndose entonces necesario considerar y esclarecer la Ley para que la misma fuese más precisa y clara.

Además, al consultarle al mecánico de bici-motos sobre la seguridad de estos vehículos analiza que estos no cuentan con la seguridad que deberían para ser aptos al momento de transitar y que una revisión técnica no estaría de más para certificar su buen funcionamiento.

Además, plantea que el sistema de frenado que utilizan las bici-motos no es el óptimo para las velocidades que pueden alcanzar por lo que recomienda que se debería de utilizar un sistema de frenado mejor y más adaptado a las condiciones de una bici-moto. Por demás, argumenta sobre la importancia de la cuestión del frenado y que por esta importancia y por el desgaste que llegan a sufrir por el uso diario estaría de acuerdo en que este tipo de medio de transporte obtenga o sea sometido a una revisión seria que le haga obtener una certificación en donde se haga constar que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones para transitar.

Respecto a la información recolectada en el tema de Seguros, se acudió al Instituto Nacional de Seguros, (INS) institución que como ente gubernamental ofrece una amplia gama de seguros. Al respecto, a través del servicio de plataforma se solicitó información sobre si la institución ofrece un seguro para la bici-moto. La respuesta del personero fue negativa, ya que según la información suministrada no ofrecen seguros para bici-motos.

La opción brindada fue el solicitar información al hacer una llamada telefónica al servicio de la línea 800 del INS. Al realizar tal llamada y hacer la consulta la respuesta fue la misma y se deduce que por ahora no existe un seguro para una bici-moto. Aquí se recalca el hecho que se refiere a la bici-moto con pedales, la cual, para ellos en última instancia no es considerada un vehículo automotriz. Ya que si lo fuera entonces las mismas estarían sujetas por defecto al seguro obligatorio que se le cobra a cada vehículo que transita en el país.

Aun así, para profundizar más en el tema y obtener más información se realiza una entrevista a un agente de seguros el cual no está muy de acuerdo con que estos vehículos sean regulados imponiéndoles el pago de marchamo, la obligación de una revisión técnica, que porten una placa y por ende su debida inscripción.

De igual manera la información proporcionada dio cabida a un punto importante ya que según el agente de seguros una bici-moto si puede contar con un seguro, no con el Seguro Obligatorio de Automóviles, (SOA), porque este es para vehículos automotores, pero si con uno que se llama Seguro de Riesgo Nombrado; el cual es un seguro que en principio lo que asegura son los riesgos que estén nombrados en la póliza.

Anteriormente se utilizaba para asegurar instrumentos de trabajo, como lo son instrumentos médicos y herramientas. Como en algún momento se requirió un Seguro para bicicletas entonces se optó por usar este e introducirlas para que quedaran amparadas. La opción queda abierta entonces, ya que, al no ser considerada una bici-moto como vehículo automotriz, entonces, al menos, puede optarse por este tipo de Seguro.

La cobertura que tendría incluye lo que es el robo y accidente, pero una de las cosas que no cubriría es el daño a terceros. Aún así, existe la opción, según este agente de seguros, para que pueda tenerse esta cobertura de daños a terceros se debe asegurar por medio del seguro voluntario de automóviles. Téngase presente que estos dos tipos de seguros son completamente diferentes al SOA que sigue siendo el seguro obligatorio que se paga todos los años, impuesto de manera obligatoria a los conductores de vehículos automotores.

Al realizar entrevistas a usuarios de una bicimoto se analiza que el gusto por estos vehículos se da por la facilidad que dan al momento de transportarse, la economía que proporcionan es de mucha atracción. Pero, se nota que estas personas les llamó la atención el hecho que no tuvieran que cumplir con ningún requisito legal para poder circular por las calles.

Por otra parte, no existe impedimento de quien puede o no utilizar la bici-moto ya que el mismo lo pueden utilizar tanto niños, como adolescentes y adultos. Al respecto, los usuarios plantean que aunado a lo anterior está el hecho de no tener que cumplir con cuestiones como el marchamo, lo cual lo perciben como un gran ahorro. Por demás esta plantear que los usuarios demuestran su gusto por el hecho de no tener que pasar alguna prueba teórica y práctica para lograr obtener una licencia. Han tenido presente para su elección que las bici-motos quedan exentas de todos los requisitos que a una motocicleta le serían exigidos por

Ley.

Es interesante resaltar que algunos de los usuarios abordados plantean su bici-moto como un pasatiempo, un vehículo para salir a pasear, mientras que para otros es su medio de transporte para ir al lugar donde laboran o en su defecto su herramienta de trabajo, cuando se dedican a la entrega de artículos al estar inscritos a compañías de entrega a domicilio. Señalan que ese tipo de variedad, de gama de posibles usos, es lo que ha hecho que las mismas se hayan vuelto tan populares y que cada día haya más personas que las adquieran.

Un factor que se analiza de manera positiva es que se nota que los usuarios de este medio de transporte tienden a utilizar los mismos implementos de seguridad que los motociclistas como lo son el casco y la ropa que se haga notar en la oscuridad.

Además, en este tema los vendedores incentivan la utilización de la protección con recomendaciones y hasta con la regalía del casco para fomentar la seguridad de las personas en las calles.

Ahora bien, en cuanto al análisis de la legislación existente en otros países latinoamericanos, análisis que se realizó tomando en cuenta sus correspondientes legislaciones para regular la bici-moto se encontraron deficiencias en la norma al igual como regulaciones que pueden ser ejemplo para utilizarla como guía en Costa Rica y así, de esta manera, crear un marco jurídico que regule estos vehículos y que no deje cabida a vacíos legales que lo que fomentan es la inseguridad jurídica en las vías de Costa Rica.

Por su parte, el señor Roy Rojas, Director de Proyectos del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi), quien se pronunció al hablar del tema de estos vehículos comentando (véase <https://www.youtube.com/watch?v=SjiPOEQm4do>) que están

en proceso de analizar que legislación se aplica en los países de Latinoamérica y tomar como ejemplo estas regulaciones para en un futuro aplicarlas a Costa Rica y poder llenar los vacíos legales que existen y llegar a regular de manera uniforme tanto a estos vehículos como a los conductores que los utilizan.

En Costa Rica el marco jurídico que predomina regula aquellas bici-motos que supera los 50 cc o los 5kw y que además no cuenten con pedales. Si la bici-moto cumple con tales características entonces deberá cumplir con las normas que rigen las motocicletas, entre otros, cumplir con el seguro obligatorio, pasar por la inspección técnica en RTV, cumplir con el pago del marchamo, y que el conductor porte la correspondiente licencia.

En cuanto a las bicimotos caseras (recuérdese que se denominan así aquellas bicicletas a las cuales les adaptan un “kit”, conjunto de elementos, para que cuenten con un motor pero que mantengan dentro de sus componentes los pedales.

En este caso, estas no deberán cumplir con estos requisitos y es aquí donde se nota el vacío legal más importante en la legislación costarricense el hecho que no se considere estos vehículos por igual y que se les diferencie solo por tener dentro de sus componentes de fabricación los pedales situación que según las entrevistas que se le realizaron a los vendedores los mismos no comercializan ninguna bici- moto sin pedales y no tienen conocimiento que las mismas se vendan ya que admiten que si las hubiera, según su experiencia, ninguna persona tendría interés en adquirirlas al saber que deben cumplir con la reglamentación y requisitos de la motocicleta. En todo caso el comprador se inclinaría a invertir en una moto común que le proporcione más cilindraje y por ende más velocidad.

De acuerdo con lo recopilado, en Chile muchos de los ciudadanos que utilizan su bici-moto alegan que la ley no existe para ellos ya que no se encuentra regulación con respecto a estos vehículos. Esto les permite tomar su bicicleta e incorporarle un kit de motor y convertirla en bici-moto casera que utilice gasolina y el factor humano que es el pedaleo. Así las cosas, transitan por las calles teniendo en mente que no deben cumplir con ninguna norma.

Ahora bien, la experiencia colombiana en lo que respecta a las bici-motos ya que mediante la resolución 160 de 02 de febrero de 2017 promulgada desde el Ministerio de Transporte se empezaron a regular las bici-motos. Tal resolución se asemeja a la actual Ley costarricense en el sentido que solo se han de regular todas aquellas que no cuenten con pedales. Esto sin duda apunta, al igual que en Costa Rica, que Colombia tiene un vacío legal para aquellas bici-motos que si mantienen la capacidad de pedaleo por parte del usuario.

Uno de los factores que sobresale en este país es la falta de honestidad de los comercios que venden bici-motos ya que los mismos vendedores promueven la información incentivando a los interesados en comprar una bici-moto.

El cebo radica en plantear al comprador que realicen su compra sin preocuparse porque las normas no les alcanzan, o sea, no requieren cumplirlas. Siendo lo anterior una situación preocupante y un tema que las autoridades colombianas deben abordar para que no se de confusión con respecto a la ley de parte de los ciudadanos que utilicen estos vehículos. Se ha pensado en implementar un mejor control en los comercios e imponiendo multas a aquellos que comercialicen esta clase de producto con información que no sea veraz para el cliente.

La situación anterior en Costa Rica no aparece, ya que, los comercios ofrecen estos vehículos de la manera correcta. O sea, informando al comprador que si la bici-moto cuenta con pedales no debe realizar ningún trámite legal para utilizarla y transitar legalmente por las vías. Por ahora, en lo que único que si está en la obligación el vendedor es de informar en cuanto a las medidas de seguridad como lo es el uso de ropa reflectiva y el casco. Se pudo constatar que los vendedores entrevistados de ambos comercios si ofrecieron esta información a posibles compradores.

Por otro lado, los legisladores de Perú se dieron a la tarea de renovar el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV) y de esta manera establecer nuevas normas que regulen, lo que ellos denominaron las bicicletas de pedaleo asistido.

En Lezama (Argentina) se dio la aprobación de una ordenanza por parte de los concejales en la cual se establecieron las normas por las cuales ahora cualquier bici-moto deberá regirse. Sin duda, esta es una de las normativas más apegadas a la actualidad y una de las más completas que puede llegar incluso a ser un excelente ejemplo para cuando se plantee la legislación costarricense.

Ahora bien, es bueno hacer notar como la legislación varía y la experiencia de cada país auscultado, a saber:

La legislación en Colombia establece a través de la norma el uso el casco de forma obligatoria siendo esto una medida de seguridad fundamental para el correcto tránsito de los conductores:

ART. 18. —Uso del casco para usuarios de bicicleta y bicicleta asistida. *Es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de*

bicicletas y bicicletas asistidas. El Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el uso del casco.

Cabe destacar que en Chile se inició un proyecto en cual se propuso que un vehículo como la bici-moto tendría que ser regulada con las normas que rigen las bicicletas dicho proyecto no llegó a ser ley ya que hoy en día se siguen regulando como vehículos motorizados. Además, el tema de la revisión técnica lo toman como un punto que debe ser obligatorio por parte del conductor se toman muy en serio que el vehículo este en buenas condiciones que cuente con su sistema de frenos y luces adecuados.

Si una bicimoto no aprueba las normas en cuanto a la revisión las autoridades chilenas no otorgaran el permiso de circulación. Nótese que esta parte es un proceso el cual se realiza en Costa Rica esta revisión a todos los vehículos y tendría que ser obligatorio para la bici-moto con pedales ya que la que no los tenga por Ley debe cumplir con la revisión técnica.

En cuanto a la revisión técnica que se les hace a estos vehículos en Colombia la misma será realizada por centros de diagnóstico especializados en estos temas y que realizan las pruebas a los vehículos que circulan en las calles de Colombia esto lo establece el reglamento en su artículo 11:

ART. 11. —Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía se llevará a cabo por los centros de diagnóstico automotor, una vez el Icontec emita la norma técnica o se adopten normas

internacionales por parte del Ministerio de Transporte, que establezcan los parámetros, pruebas y requisitos para realizarla.

En España la ITV se encarga de realizar la inspección y certificación de cada vehículo para verificar que el mismo no tenga deficiencias mecánicas y se encuentre con las condiciones que necesita para la circulación en las calles disminuyendo de esta manera el riesgo de accidentes por fallas del vehículo.

La inspección técnica vehicular es un requisito que debe cumplir una bicimoto en Perú cada usuario deberá llevar su vehiculó a los puntos autorizados caso contrario a Costa Rica que solo se tiene a RTV para realizar esta función en Perú hay varios lugares los cuales pueden otorgar el certificado de inspección.

La licencia de conducir en Chile para los conductores de bici-moto es obligatoria deben portar una licencia no profesional clase C. En Costa Rica se les solicita licencia a los conductores que conducen bici-moto sin pedales a los cuales se les exige que porten licencia A1.

En Colombia, según el reglamento que regula la bici-moto en su artículo 9 indica la obligatoriedad del conductor en portar su correspondiente licencia:

ART. 9. —Licencia de conducción. *Los conductores de los vehículos tipo ciclomotor o tricimoto deberán contar con licencia de conducción como mínimo de la categoría A1, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 1500 de 2005 o la norma que la modifique, derogue o sustituya.*

PAR. —*Los conductores de vehículos tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo, tendrán un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir*

de la publicación de la presente resolución, para obtener la licencia de conducción de que trata la presente resolución.

En lo que respecta a España también se le solicita licencia de conducir para la utilización de un ciclo motor este debe ser mayor a 50cc y el conductor debe tener como mínimo 15 años en consecuencia se creó un permiso especial AM, en este caso quedarían en un vacío aquellos conductores los cuales transiten con una bicimoto menor de 50 cc ya que la norma solo cubre aquellas que sea mayor a este cilindraje por lo que en este tema España no es de gran ayuda para la legislación de Costa Rica.

La licencia que se solicita en Perú es de categoría L1; licencia que deberá portar el conductor al momento de utilizar su vehículo bici-moto si no es así deberá aceptar la multa correspondiente por parte de las autoridades.

Artículo 2º: *La edad mínima para conducir “bicimotos” será de 16 años.*

La Licencia para conducir este tipo de vehículos será la misma considerada para los ciclomotores. Los menores de edad para solicitar licencia deben ser autorizados por sus padres, tutores o representante legal.

En Argentina se impone una edad mínima para conducir bici-moto la cual es de 16 años la misma que puede considerarse prudente y se exigirá que el menor de edad deba portar una autorización por parte de su encargado para que le dé el permiso de conducirla.

Esta norma en Costa Rica sería de gran importancia ya que en las calles se nota un porcentaje alto porcentaje de menores de edad que conducen bici-moto y la legislación costarricense no dice que se les pueda exigir algún tipo de documento.

ART. 4º—Obligatoriedad del registro en el sistema RUNT. *De conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, los fabricantes, importadores y/o ensambladores de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al país o sean fabricados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán ser registrados en el registro nacional automotor (RNA) del registro único nacional de tránsito (RUNT).*

PAR. 2º—*El registro de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que hayan ingresado al país o hayan sido fabricados con anterioridad a la entrada en vigor del presente acto administrativo, será voluntario y en todo caso deberá realizarlo el propietario de dicho vehículo, aportando alguno de los documentos que a continuación se relacionan:*

- *Manifiesto de importación del vehículo, y/o*
- *Copia de la factura de venta del vehículo.*

El (RUNT) es el registro único nacional de tránsito en Colombia el cual es el encargado de procesar toda información que corresponda a los vehículos que transiten por las vías de este país con esta directriz los dueños de la bici-moto deberán de realizar el correspondiente registro de su vehículo la obligatoriedad la mantienen aquellos vehículos que son a ingresados o fabricados después de la promulgación de esta resolución y si hubiere sido antes el usuario tiene la opción

de hacerlo voluntariamente. A través de este registro el conductor obtiene las respectivas placas para su vehículo.

El registro se considera obligatorio en Chile el propietario del vehículo debe realizar la inscripción para poder establecer con legítimo dueño a la persona que lo adquirió y de esta manera obtener la placa correspondiente y así cumplir con la obligatoriedad de que el vehículo cuando transite sea reconocido por el número de placa que se le asigne.

En Costa Rica la entidad encargada de este proceso descrito anteriormente es el COSEVI el cual lleva un registro tanto de conductores y vehículos en el país gracias a esto se facilitan trámites que algún usuario debe realizar y se lleva un orden a nivel nacional en materia vial.

En Colombia el tema del registro es obligatorio y es un requisito que debe cumplir todo conductor que sea el dueño de una bici-moto así lo dice la resolución que entro a regular este tipo de vehículos en su artículo 4.

ART. 5º—Placas. *Los vehículos automotores tipo ciclomotor y tricimoto llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las características y seriado de las placas que para el efecto se expidan. Para efectos de la expedición de la placa, el organismo de tránsito hará uso de los rangos otorgados para el registro de motocicletas. Los cuadríciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, llevarán dos placas reflectivas una en el extremo delantero y la otra en el extremo trasero, con base en las características y seriado de las placas que para el efecto se expidan. Para este efecto, el organismo de tránsito hará uso de los rangos otorgados para el registro de automóviles. En todo caso, el organismo de tránsito al momento del registro deberá dejar claro a qué tipo de vehículo automotor pertenece.*

En España de una bici-moto no conlleva mucha dificultad lo único que tiene que hacer el ciudadano es solicitar una cita al DGT y proceder a cumplir con los requisitos correspondiente para el debido registro de su vehículo.

En Perú el registro de una bici-moto debe de realizarse en SUNARP el cual es el ente que coordina todo lo relacionado al momento de registrar un bien, una vez hecho el registró de esta manera el usuario podrá dirigirse al a la asociación automotriz del Perú que es la empresa que tiene a cargo la elaboración de las placas de los vehículos, la persona interesad podrá proceder al trámite de solicitud de placa y de esta manera cumplir con este requisito que la norma le exige.

El trámite para el registró de una bici-moto en Lezama (Argentina) según la ordenanza número 450 se establece en el artículo 5 en donde se establece que toda información pertinente tanto del propietario como el vehículo deberá estar registrado y al día de esta forma se le otorgara su correspondiente placa para que el vehículo pueda ser identificado.

***Artículo 5º:** Cada Jurisdicción a través de sus Municipios, deberán contar con un Registro de bici-motos en el cual constarán los datos personales completos del propietario del vehículo; marca, número de cuadro y motor de la bici-moto.*

Para su concreta identificación se le proveerán al propietario de placas patentes provistas por la Municipalidad, para ser colocadas en el vehículo, debiendo asumir el propietario el costo de estas. Los datos de esas patentes deberán registrarse juntamente con los datos anteriormente requeridos.

En Colombia se regulan ciertas situaciones para el momento en que los vehículos como la bici-moto transiten estas son de gran importancia ya que determinan medidas de seguridad, lugar por el cual deben transitar y documentos claves que

debe portar el conductor, las condiciones específicas que debe contener el vehículo estas directrices pueden ser tomadas como ejemplo en Costa Rica al momento de crear un nuevo marco jurídico o proceder a la creación de uno nuevo.

ART. 8º—Tránsito. *Sin perjuicio de las condiciones de circulación determinadas en la Ley 769 de 2002 y la Ley 1811 de 2016, los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, solo podrán movilizarse por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público, cumpliendo con las condiciones aquí establecidas:*

1. Deberán circular en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad. Lo cual incluye entre otros, dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que reflecte luz roja, direccionales, espejos retrovisores, placa y señal acústica.

2. Deben transitar por el centro del respectivo carril.

3. No podrán transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de ciclo infraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

4. Los conductores y acompañantes deberán en todo caso transitar portando casco conforme a la reglamentación existente en términos de calidad y durabilidad de cascos para motociclistas.

5. Después de las 18:00 y antes de las 06:00 o cuando las condiciones de visibilidad lo ameriten, los conductores y acompañantes deberán portar chaleco refractivo.

Licencia de Tránsito del vehículo.

Seguro obligatorio (SOAT).

Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Uno de los elementos que contiene el reglamento en Colombia en su artículo 13 es la administración que se le dan a las baterías que utilicen las bici-motos eléctricas ya que si estas son cada día más usadas el factor de contaminación es fundamental y se le debe dar un buen proceso de desecho para evitar que cuando se realice un cambio de batería las mismas provoquen contaminación por lo que este artículo es una norma de suma importancia que se debe considerar en Costa Rica para el momento de regular estos vehículos.

ART. 13. —Ambiental. *En el caso de los vehículos eléctricos, las baterías deberán disponerse según lo estipulado por las normas que para tal efecto emita el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.*

Queda dispuesto en el reglamento de la legislación colombiana en su artículo 14 las consecuencias de acatar las normas dispuestas quedando el conductor con un riesgo de recibir las sanciones correspondientes.

ART. 14. —Sanciones. *Los conductores de los vehículos que no acaten las condiciones previstas en la presente resolución serán objeto de las sanciones señaladas en la Ley 769 de 2002 o la norma que la adicione, modifique, sustituya o la reglamente.*

En la ordenanza número 450 en el artículo 3 se le imponen directrices a los vehículos que tengan la intención de circular por las calles de Lezama (Argentina) estas medidas son interpuestas para buscar la seguridad de los conductores y peatones evitando así que se den accidentes en las calles provocando heridos y muertes es por esto que es importante que el conductor cumpla con cada una de las medidas, en los incisos d y e se menciona los puntos del sistema de frenos y un límite de velocidad lo cual es excelente ya que estos 2 son los problemas que más han presentado estos vehículos y por los cuales se han reportado accidentes en los que uno de los involucrados es una
bici-moto.

Artículo 3º: Condiciones de Seguridad. Los indicados vehículos deberán cumplir con las siguientes exigencias mínimas:

a) Tener provisto un timbre o algún tipo de señal acústica, sobre el manubrio, que alerte su marcha.

b) Un faro delantero alimentado por dinamo o foco de leds con capacidad de alumbrar a una distancia no menor a diez metros. -

Poseer un reflector rojo en la parte trasera, visible a una distancia no menor a cien (100) metros.

Poseer un sistema de frenos, ya sea de pie o de mano o ambos, permanentes, seguros y eficaces, que se accione sobre las ruedas trasera y delantera.

No podrá circular a una velocidad mayor a 30 kilómetros por hora. Se requiere obligatoriamente el uso de casco homologado.

Deberá contar con espejos retrovisores en ambos lados del manubrio, y guardabarros sobre ambas ruedas.

De igual manera en el artículo 4 de la ordenanza 450 correspondiente a Lezama (Argentina) se imponen normas de carácter especial que deberán ser cumplidas por los conductores al momento en que se encuentran transitando por las vías como lo son la manera en que deben transitar y los lugares autorizados para parquear.

Artículo 4º: Los conductores de bici-motos deberán cumplir con determinadas normas especiales, como ser:

a) En las vías públicas permitidas para su marcha, deberán hacerlo unos detrás de otro, intentando evitar hacerlo en forma paralela.

b) Queda terminantemente prohibida la circulación por autopistas, como asimismo por veredas y tomarse de cualquier vehículo en marcha de mayor velocidad

c) Queda terminante prohibido estacionar dichos vehículos sobre las veredas.

En la normativa de la ordenanza 450 de Lezama (Argentina) también se menciona en su artículo 6 otros aspectos que debe considerar la persona que quiera utilizar una bici-moto como vehículo son requisitos que incluyen el tema de seguro que un factor primordial que debe obtener cualquier persona duela de un vehículo y que el mismo es de vital importancia en caso de un robo o accidente.

Artículo 6º: requisitos para circular

a- El vehículo deberá hallarse inscripto en el Registro Municipal de Bici- motos citado en el artículo precedente.

b- Los propietarios de bici-motos deberán contar mínimamente con un seguro vigente de responsabilidad civil.

Esta ordenanza numero 450 está compuesta por un total de siete artículos es una regulación pequeña pero que abarca en su mayoría los temas más importantes que deben regularse con respecto a las bici-motos por lo que en un futuro sería una buena opción tomarla en cuenta para la elaboración de un marco jurídico en Costa Rica uno de los puntos positivos es que no discrimina a estos vehículos en el tema de si portan o no pedales si no que regula de manera uniforme a todos caso contrario una de las deficiencias seria que a pesar que se le exige al conductor tener un sistema adecuado de fe nos de luces dentro de la regulación no menciona una revisión técnica a la cual el propietario del vehículo deba acudir periódicamente.

Capítulo 5 Conclusiones y

recomendaciones. 5.1- Conclusiones:

La investigación se ha dedicado a establecer los vacíos legales que existen en Costa Rica con respecto a la circulación del vehículo denominado bici-moto. Asimismo, se han analizado los marcos jurídicos correspondientes a algunos países de Latinoamérica. Esto, con el fin de conocer si cuentan o no con legislación para este tipo de vehículos y si la hubiera determinar la mejor opción que sirva como modelo para Costa Rica.

Por lo anterior se plantean las siguientes conclusiones:

- En Costa Rica la normativa que existe para regular vehículos como la bici-moto es escasa y no regula de manera homogénea a los diferentes tipos de bici-moto que existen en el país, dejando en un estado de incerteza jurídica a usuarios, peatones, conductores y a las mismas autoridades al no saber con ciencia cierta a qué atenerse.
- La bici-moto como vehículo tiene más componentes y se asemeja más a una motocicleta que a una bicicleta. Esto porque, legalmente las bicicletas como tales no poseen un motor eléctrico o de gasolina. Así, las bici-motos en la clasificación de vehículos deberían de estar en vehículos automotores y ser considerado como una motocicleta de bajo cilindraje y no como bicicleta solo por el hecho de contar con pedales.
- Realizado el análisis comparativo de las legislaciones de algunos países latinoamericanos se concluye que existen regulaciones en países que serían de gran utilidad para elaborar un modelo de legislación para Costa Rica, en cual se establezca los tipos de vehículos que existen y los requisitos obligatorios que deben cumplir los conductores. (Al respecto, véase la legislación que regula en Lezama, Argentina, tales vehículos).

5.2- Recomendaciones:

- La revisión y actualización de la normativa existente donde sean incluidas todas las diferentes categorías de la bici-moto sin y con pedales, además de la inclusión de las bici-motos caseras.
- Instaurar un proceso para que quienes utilicen la bici-moto puedan obtener una licencia de conducir. Este proceso deberá contar con la prueba teórico-práctica respectiva
- Definir la edad mínima para conducir una bici-moto y en el caso que la bici-moto sea utilizada por un menor de edad se le exija una autorización de su encargado legal que responda solidariamente.
- En cuanto a la aplicación de revisión técnica se concluye que es un factor importante que debe ser aplicado a cada uno de estos vehículos ya que los que son fabricados en casa no son muy confiables en cuanto su sistema de frenos y luces, una revisión periódica del vehículo es lo más recomendable para que se minimice el riesgo de un accidente por algún fallo mecánico.
- El pago de seguro debe ser obligatorio para que el mismo cubra tanto el vehículo como al conductor y terceros en caso de accidente o robo en cuanto al pago de marchamo este debe ser impuesto, pero basándose siempre y cuando en el valor del vehículo ya que este no debe ser desproporcionado por el bajo costo que tienen estos vehículos.
- El registro del vehículo se debe dar para que exista una apropiada publicidad registral y que sea de conocimiento quien es el dueño del vehículo que transita la identificación del mismo a través de una placa es de fundamental importancia para que exista una base de datos que cuente con la información respectiva de cada bici- moto que exista en el país.
- Se debe introducir en la legislación y quedar claramente definidos aspectos como los siguientes:

- Definir claramente los lugares y la forma en que puedan transitar.
- Debe ser considerada como vehículo y no como bicicleta.
- Deberá transitar por las calles y no por la ciclo-vía.
- Establecerse la obligatoriedad de su inscripción registral, para con ello poder ser susceptible de revisión técnica y derecho de circulación, y proteger a terceros ante un eventual accidente en que se vean involucrados estos vehículos.
- Establecer la obligatoriedad de requerimiento de licencia para conducir estos vehículos.
- Establecer un límite de velocidad ya que muchos de los accidentes con estos vehículos se dan por la imprudencia de los conductores al momento de abusar de la velocidad.

Referencias Bibliográficas

Aceval, R. (15 May, 2014). ¿Bici o Moto? ... En la ciudad de Buenos Aires [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=k2AzWFdzy2A>

Alberto, G. [elBerto]. (29 Oct, 2020). No compre una bici-moto sin ver este video- Legalidad de las bici-motos [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=cNKI9bDohqU>

Andreychuk, L. (2009). invasión bici-moto: entre la necesidad de ahorrar y el riesgo de la precariedad. *El Litoral*.
<https://www.ellitoral.com/index.php/diarios/2009/02/01/metropolitanas/AREA-01.html>

ATV Noticias. (4 Ago, 2016) Informe Especial: Fiebre de la bici-moto invade Lima [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=PyocvnhQRQ>

Bazzana, R. (2020). Historia de las bicicletas y motocicletas. *Blogger*.
<http://bicimotosricardo.blogspot.com/p/u.html>

Bici Chopper. (28 Jul, 2010). Bici-motos e Historia. *Blogger*.
<http://bicichoppers.blogspot.com/2010/07/bicimotos-e-historia.html>

Bicichoppers. Bicimotos e historia. En
[http://bicichoppers.blogspot.com/2010/07/bicimotos- e-historia.html](http://bicichoppers.blogspot.com/2010/07/bicimotos-e-historia.html)

Bicimotos Ricardo. (4 octubre 2021). Un poco de historia. En
<http://bicimotosricardo.blogspot.com/p/u.html>

Buenos Días Perú. (2 Jul, 2018). Bicimotos circulan en Lima sin SOAT, placa y breveté [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=4nM-p_Phcr8

CHV Noticias. (22 Oct, 2020). Sin patente ni licencia: El inescrupuloso engaño en la venta masiva de motocicletas en Santiago [Video].

YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=laFk3b5odPE>

Ciclo Boutique. (set 30, 2021) Bicimoto y bicicleta eléctrica. Como diferenciarlas. En <https://cicloboutique.com/2020/09/03/bicimoto-y-bicicleta-electrica-como-diferenciarlas/>

“Concejales Reglamentan Bicimotos”. (10 Feb, 2015). Los Concejales reglamentaron el uso de las “Bicimotos”. *La Nube*. <https://lanubefm.com.ar/nota/748/los-concejales-reglamentaron-el-uso-de-las-bicimotos>

El Tiempo. (09 Abr, 2018). Control de las Bicimotos. *Noticiero El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/opinion/editorial/control-de-las-bicimotos-en-bogota-202724>

ETECE. (16 julio, 2021). Normas Jurídicas en <https://concepto.de/normas-juridicas/>

ETECE (30 setiembre, 2021) Normas Jurídicas en <https://concepto.de/normas-juridicas/>

ETECE (30 setiembre, 2021) Reglas en:

<https://concepto.de/reglas/>. ETECE (30 setiembre, 2021) Reglas

en: <https://concepto.de/reglas/>

ETECE (30 setiembre, 2021) Reglamento en:

<https://concepto.de/reglamento/>. ETECE (30 setiembre, 2021) Ley en:

<https://concepto.de/ley/>.

García, G., (16 May, 2021). Si la ley lo permite, este patinete/bicicleta eléctrica sin pedales será un éxito en Carrefour. *HyE*. <https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/bicicletas-electrica/patinete-bicicleta-electrica-pedales-exito-carrefour/20210513214819045106.html>

Guía automotriz. (1 octubre, 2021) Prueba Práctica de Manejo. En <https://guiaautomotrizcr.com/Menu/Prueba-practica-de-manejo-para-licencias.php>

Helloauto (1 octubre, 2021). Definición de carretera. En <https://helloauto.com/glosario/carreteras>

Hernández, A. (03 Feb, 2017). Placa, pase y SOAT: se le acabo la fiesta a las 'bicimoto' en Colombia. *Las 2 Orillas*. <https://www.las2orillas.co/placa-pase-y-soat-se-le-acabo-la-fiesta-a-las-bicimotos-en-colombia/#>

Hernández Rodríguez, María. (2014) El Problema de las lagunas. Rasgos distintivos y razones de las peculiaridades de las lagunas canónicas En <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5030063.pdf>

Instituto Nacional de Seguros. (1 octubre 2021) Seguro obligatorio automotor. En <https://www.ins-cr.com/seguro-obligatorio-automotor>

Léxico. (30 set, 2021) Bicimoto. En <https://www.lexico.com/es/definicion/bicimoto>

Marin, G. (31 Ago, 2019). Identificando los tipos de licencia. *La Patria*. <https://www.lapatria.com/tenga-en-cuenta/identifique-los-tipos-de-licencia-443317>

Meganoticias. (24 Feb, 2021). La Invasión de las "bicimoto" sin documentos en Chile [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=VsAlfEuRmJw>

Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (30 set, 2021) <https://m.facebook.com/MOPTcostarica/photos/a.147544831926439/4406769942670552/?type=3&source=57>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (5 Jun, 2019). ¿Sabías que las bicimotos y motocicletas deben de contar con SOAT y placa? *Prensa Nacional*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/29155-sabias-que-las-bicimotos-y-motocicletas-deben-contar-con-soat-y-placa>

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. (2009). Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Tránsito. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1007469>

Multas a conductores sin casco. (04 Jul, 2021). Conductores de “Bicicletas motorizadas” que circulen sin casco serán multados con S/176. *Gestión*. <https://gestion.pe/peru/bicimotos-conductores-de-bicicletas-motorizadas-que-circulen-sin-casco-seran-multadas-con-s-176-noticia/>

“Multa de 1400 euros a conductor de Bicimoto”. (30 Mar, 2021). Monta un motor en su bicicleta y le cuesta 1.400 euros de multa. *El Confidencial*. https://www.elconfidencial.com/sucesos/2021-03-30/motor-bicicleta-1400-euros-multa-guardia-civil_3013784/.

Normativa Motos Eléctricas. (2021). Pasos para matricular una moto eléctrica. <https://www.lovesharing.com/normativa-motos-electricas/>

Procuraduría General de la República (29 Setiembre 2021). Artículo 121 de la Constitución

Polít

ica.

https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_articulo.aspx?param1=N_RA&nValor1=1&nValor2=871&nValor3=95479&nValor5=4969

Procuraduría General de la República (30 Setiembre 2021). Artículo 2 de la Ley de tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial en Constitución Política. En http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=73504&nValor3=90232&strTipM=TCm

Registro Nacional (1 octubre, 2021) Solicitud de Placas de primera vez En https://www.masterlex.com/descargas/PuntoJuridico/2013/Febrero/SOLICITU_PLACA_S_P_RIMERA_VEZ.pdf

Senado de la Republica de Colombia. (2007). Código Nacional de Transito Terrestre. http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

Tele13. (28 Jul, 2021). Descontrolado aumento de motos ilegales en Santiago [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=QhDNDP5-WmM>

Valdez, A. (2020). Bici-motos Peruanas, una Odisea. *Diario Correo*. <https://diariocorreo.pe/peru/bicimotos>

Valoare. (16 Ene, 2017). Como es el reglamento de ciclomotores y motocicletas en España. *Un Como*. <https://www.mundodeportivo.com/uncomo/motor/articulo/como-es-el-reglamento-de-ciclomotores-y-motos-en-espana-3335.html>

Vizcarra, M. (2018). Decreto Supremo para modificar el Reglamento Nacional de vehículos. Presidencia de Perú.

https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/376966/DS_019-2018-MTC.pdf

ANEXOS

UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA
CENTRO DE INFORMACION TECNOLOGICO (CENIT)
CARTA DE AUTORIZACION DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA
REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACION ELECTRÓNICA
DE LOS TRABAJOS FINALES DE GRADUACION

San José, 28 Marzo 2022

Señores:
Universidad Hispanoamericana
Centro de Información Tecnológico (CENIT)

Estimados Señores:

El suscrito (a) Viviana Alvarado Zumbado con número de identificación con) 115460941 autor (a) del trabajo de graduación titulado Bici-motos en Costa Rica análisis desde la presentado y aprobado en el año 2022 como requisito para optar al título de Licenciatura en derecho: SI / NO) autorizo al Centro de Información Tecnológico (CENIT) para que con fines académicos, muestre a la comunidad universitaria la producción intelectual contenida en este documento.

De conformidad con lo establecido en la Ley sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos N° 6683, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Cordialmente,



115460941

Firma y Documento de Identidad

ANEXO 1 (Versión en línea dentro del Repositorio)
LICENCIA Y AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA PUBLICAR Y

UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA
CENTRO DE INFORMACION TECNOLOGICO (CENIT)
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA
REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA
DE LOS TRABAJOS FINALES DE GRADUACION

San José, 13 Mayo 2022


Señores:
Universidad Hispanoamericana
Centro de Información Tecnológico (CENIT)

Estimados Señores:

El suscrito (a) Viviano Alvarado Zumbado con número de identificación 11546 0941 autor (a) del trabajo de graduación titulado Bicimotos *en Costa Rica análisis desde la normativa vigente* presentado y aprobado en el año 2022 como requisito para optar por el título de Licenciatura en Derecho; (SI / NO) autorizo al Centro de Información Tecnológico (CENIT) para que con fines académicos, muestre a la comunidad universitaria la producción intelectual contenida en este documento.

De conformidad con lo establecido en la Ley sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos N° 6683, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Cordialmente,


11546 0941
Firma y Documento de Identidad