

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY PARA EL COBRO DE PEAJES SIN DETENCIÓN DEL TRÁNSITO

ALEXANDER BARRANTES CHACÓN
DIPUTADO

EXPEDIENTE N. °25.442

PROYECTO DE LEY
LEY PARA EL COBRO DE PEAJES SIN DETENCIÓN DEL TRÁNSITO

Expediente N. °25.442

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Desde hace muchos años, Costa Rica enfrenta una gran problemática en materia de movilidad: las carreteras se encuentran colapsadas, y el transporte público aún no ha encontrado la solución a esta situación.

Ello acarrea a su vez una serie de afectaciones a nivel de competitividad económica del país frente a otras ciudades del mundo, con pérdidas millonarias al sector productivo.

Por su parte, las personas en carretera están en presas muy largas y de manera frecuente, con tiempos de traslado prolongados, perdiendo calidad de vida en un vehículo, cuando podrían disfrutarlo en sus casas con sus familias.

Adicionalmente, las presas generan que la sostenibilidad ambiental del país no esté acorde con las políticas de carbono neutro.

Según el Informe del Estado de la Nación 2025, en Costa Rica existe un aumento en el parque vehicular, generando mayor congestión vial, presión sobre la infraestructura existente y más contaminación.

En un informe publicado en el año 2025: “Índice de Tráfico 2025” elaborado por Numbeo, nuestro país se posicionó como el segundo país a nivel mundial, dicho documento toma en cuenta la duración de los promedios de desplazamiento a diario, ineficiencia por pérdida de tiempo-productividad-combustible, y las emisiones de CO₂. En sí, tiempos de viaje sustancialmente mayores a los que deberían

registrarse en condiciones óptimas, generando ineficiencias, estrés y costos adicionales para las familias y los negocios

Los vehículos en tráfico detenido o con aceleración intermitente pueden incrementar el consumo de combustible entre 15% y 30%.

Adicionalmente, esto eleva las emisiones de CO₂, óxidos de nitrógeno y material particulado. Por lo que este tipo de sistema de cobro sin detención es consistente con los compromisos ambientales asumidos por Costa Rica en materia de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

Además, el sector transporte es responsable de aproximadamente el 40% de las emisiones de CO₂ en nuestro país.

Los datos anteriores obligan a que como país seamos responsables en cuanto a la protección ambiental.

Los sistemas de peaje que se encuentran en Costa Rica colaboran sustancialmente en la detención de los vehículos para realizar los pagos, con sistemas de agujas y cobros que interrumpen el flujo vehicular, lo cual genera filas de kilómetros a toda hora, pero principalmente a las horas pico.

A manera de ejemplificar, en países que tienen autopistas modernas se utiliza un sistema de “Free Flow Tolling” (peajes sin barreras), en ellas no existen las casetillas, lo usual son cámaras de reconocimiento de placas, lectura automática por dispositivos, y con facturaciones automáticas posteriores.

Países como Chile, Portugal, Estados Unidos y Canadá han demostrado que los sistemas tradicionales de cobro de peajes generan importantes cuellos de botella en las autopistas, desde la reducción de velocidad, detener el vehículo, efectuar el pago y reiniciar el recorrido.

Por lo anterior, los supracitados países tienen este tipo de tecnología para mantener una circulación continua.

En la ruta nacional 1 Autopista General Cañas cerca del Aeropuerto Juan Santamaría, se tuvieron que tomar medidas de la suspensión del cobro de peajes para poder alivianar las presas que se formaban en ese sector.

Es por ello, que las barreras físicas de cobro no deberían existir para lograr una mayor fluidez en el paso del tránsito, lo cual reduciría costos de viaje para usuarios, o bien para transportes de mercancías. Todo ello acarrea beneficios para competitividad y conectividad país, entre regiones y comercialmente.

Por otra parte, está el tema de la contaminación ambiental, la congestión vial genera impactos negativos por la emisión de gases contaminantes, perjudicando el aire y la salud pública, incrementando el dióxido de carbono, por encontrarse los vehículos encendidos con aceleración y desaceleración continua.

Por todas las razones anteriores, es que se vuelve imperante que la normativa exija que en concesiones de obra pública o en las obras que sean gestionadas directamente por el Estado costarricense, contemplen un peaje que implemente sistemas de cobro donde el tránsito no se detenga, que no existan barreras físicas. Y con ello, lograr fluidez vehicular, disminuir la congestión vehicular, reducción de costos operativos, y una movilidad más eficiente.

El objetivo es que las futuras concesiones viales; prórrogas, ampliaciones o renegociaciones de contratos; o nuevas infraestructuras, sean concesionadas o administradas directamente por el Estado costarricense incorporen sistemas de cobro de peaje con sistemas de cobro que no requieran la detención del tránsito.

Es por lo anterior que solicito a la Asamblea Legislativa la aprobación del siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY PARA EL COBRO DE PEAJES SIN DETENCIÓN DEL TRÁNSITO

ARTÍCULO 1.- Objeto de la ley

La presente ley tiene como objeto establecer la obligatoriedad de implementar mecanismos de cobro de peaje que no impliquen la detención del tránsito vehicular, en las concesiones de obras viales, así como en aquellas carreteras administradas directamente por el Estado, con el fin de garantizar la fluidez del tránsito, la seguridad vial, la eficiencia del servicio público y el interés general.

ARTÍCULO 2.- Cobro de peajes bajo el principio de tránsito continuo

En toda concesión de obras viales que contemple el cobro de peaje, la Administración concedente deberá establecer, como condición obligatoria del contrato, la implementación de mecanismos de cobro que permitan el flujo continuo del tránsito vehicular, evitando la detención del vehículo para efectuar el pago.

El concesionario estará obligado a diseñar, instalar y operar sistemas de cobro eficientes, seguros y tecnológicamente adecuados, que garanticen la continuidad del tránsito, sin perjuicio de los controles financieros, administrativos y de fiscalización que correspondan.

Esta disposición será de aplicación obligatoria en:

- a) Nuevas concesiones de obras viales.
- b) Prórrogas, ampliaciones o renegociaciones de contratos vigentes.
- c) Modificaciones contractuales que impliquen variaciones en el sistema de cobro de peajes.

ARTÍCULO 3.- Aplicación del principio en carreteras administradas por el Estado

En aquellas carreteras nacionales en las que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), o cualquier otra entidad pública, administre directamente el cobro de peajes, deberá implementarse con sistemas de cobro que no impliquen la detención del tránsito vehicular, conforme a criterios de eficiencia, seguridad vial y continuidad del servicio.

El diseño e implementación de dichos sistemas deberá respetar los principios de razonabilidad, proporcionalidad y sostenibilidad financiera del proyecto.

ARTÍCULO 4.- Principio de modernización y eficiencia del servicio público

El cobro de peajes en la red vial nacional se regirá por los principios de modernización tecnológica, eficiencia operativa, seguridad vial, protección del ambiente y respeto al derecho a la movilidad, debiendo las autoridades competentes promover soluciones que reduzcan la congestión, los tiempos de desplazamiento y los riesgos asociados a la detención del tránsito.

ARTÍCULO 5.- Fiscalización y cumplimiento

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente ley constituirá una falta contractual grave, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles o contractuales que correspondan, conforme al marco jurídico aplicable.

Rige a partir de su publicación.

Alexander Barrantes Chacón
Diputado