



16 de diciembre de 2025
AL-DEST-IJU-429-2025

Señor
Edel Reales Novoa
Gerente Departamento
Secretaría del Directorio
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 24.639

Estimado señor:

Me permito remitirle el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N° 24.639**, Proyecto de ley: **LEY PARA SANCIONAR LAS CONDUCTAS VIOLENTAS EN CARRETERAS.**

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/lsch 16-12-2025



DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU-429-2025

INFORME DE: PROYECTO DE LEY DICTAMINADO

“LEY PARA SANCIONAR LAS CONDUCTAS VIOLENTAS EN CARRETERAS”

EXPEDIENTE N° 24.639

INFORME JURÍDICO DE TEXTO SUSTITUTIVO

**REVISIÓN Y AUTORIZACIÓN FINAL
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE**



16 DE DICIEMBRE DE 2025

TABLA DE CONTENIDO

I. RESUMEN DEL PROYECTO	4
II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS	4
III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	5
IV. ANÁLISIS DEL ARTICULADO	7
V. CONSIDERACIONES FINALES	14
VI. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA	14
VII. ASPECTO DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO	14
Votación	14
Delegación	15
Consultas	15
Obligatorias	15
VIII. FUENTES	15



AL-DEST- IJU -429-2025

INFORME JURÍDICO¹

“LEY PARA SANCIONAR LAS CONDUCTAS VIOLENTAS EN CARRETERAS”

Expediente N.º 24.639

I. RESUMEN DEL PROYECTO

Según la exposición de motivos, la presente iniciativa de ley pretende:

“...llenar un vacío legal respecto al concepto de violencia vial, entendida esta como la conducción agresiva por parte de conductores, o acto violento, cometido por conductores, pasajeros o peatones motivadas por disputas derivadas de problemas de tráfico como congestiones vehiculares, que puede producir lesiones o daños a personas y bienes, y que provoca obstrucción en el tránsito regular.

Se agrega una multa de 280 000 colones por distintos tipos de actos que inciten a la violencia; la inmovilización de placas cuando el conductor desobedezca al oficial de tránsito para regular el tránsito, y detención a quien obstruya de alguna forma el tránsito, así como si se niega a acatar la orden de movilizar el vehículo.”

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

EXPEDIENTE N.º: 22.518 Cero Tolerancia A La Violencia En Las Carreteras: Reforma al Inciso 1 del Artículo 2, Adición del Artículo 132 Bis, Adición de un Inciso L) al Artículo 143, de un Inciso K) al Artículo 151 y de un Inciso C) al Artículo 211 de la Ley N.º9078 Ley de Tránsito por Vías Terrestres y Seguridad Vial del 26 de octubre del 2012 y sus Reformas

¹ Informe elaborado por Algérie Vanessa Ugalde Chavarría, Asesoras. Supervisado por Llihanny Linkimer Bedoya, Jefa de Área Económica Administrativa. Revisión final por Fernando Martínez Campos, Gerente del Departamento de Servicios Técnicos.



ESTADO ACTUAL DE LA TRAMITACIÓN: Archivado desde el 19 de febrero de 2024. Dictaminado Negativo de Mayoría en la Comisión Permanente Especial de Seguridad y Narcotráfico el 23 de octubre de 2023.

III. VINCULACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE²

El proyecto de ley tiene una vinculación con los ODS de la Agenda 2030:

- Nula.
- Poco precisa o tangencial, no quedando muy clara una relación estrecha entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los propósitos del proyecto.
- Multidimensional, integral e interconectada con la Agenda 2030 establecida en los ODS.

De tal manera, el proyecto de ley presenta una afectación sobre la Agenda 2030:

- Positiva
- Negativa
- N/A

<p>Explicación general sobre el grado de vinculación y la afectación que presenta el proyecto sobre la Agenda 2030</p>	<p>El proyecto de ley presenta una vinculación tangencial con la Agenda 2030, presente en los ODS 3 “Salud y Bienestar” y 16 “Paz, Justicia e Instituciones Sólidas”.</p> <p>Lo anterior, por cuanto los propósitos del proyecto para reformar la Ley N° 9078 incorporando, regulando y sancionando lo relativo a la violencia vial en las carreteras del país, se vinculan con las metas asociadas</p>
---	---

² Información suministrada por el licenciado Tonatiuh Solano Herrera, Área de Investigación y Gestión Documental del Departamento de Estudios, Referencias y Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa



a reducir el número de lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito (ODS 3) y mejorar medidas para reducir significativamente todas las formas de violencia (ODS 16).

No obstante, la viabilidad de la iniciativa deberá ser determinada por el respectivo informe jurídico en aspectos como por ejemplo el eventual uso de términos poco precisos o indeterminados como el “acto violento” que cometan conductores, pasajeros o peatones.



Objetivo de Desarrollo Sostenible	ODS vinculados en el proyecto	¿Por qué el proyecto tiene vinculación?
 <p>Fin de la pobreza</p>		
 <p>Hambre Cero</p>		
 <p>Salud y Bienestar</p>	X	Se vincula con la meta asociada a reducir el número de lesiones y muertes causadas por accidentes de tránsito.
 <p>Educación de calidad</p>		
 <p>Igualdad de Género</p>		
 <p>Agua Limpia y Saneamiento</p>		
 <p>Energía Asequible y no contaminante</p>		
 <p>Trabajo decente y crecimiento económico</p>		
 <p>Industria, innovación e infraestructura</p>		
 <p>Reducción de desigualdades</p>		
 <p>Ciudades y comunidades sostenibles</p>		
 <p>Producción y consumo responsables</p>		
 <p>Acción por el clima</p>		
 <p>Vida submarina</p>		
 <p>Vida de ecosistemas terrestres</p>		
 <p>Paz, justicia e instituciones sólidas</p>	X	Pretende mejora medidas para reducir significativamente todas las formas de violencia, en este caso las asociadas a la violencia vial.



	Alianzas para lograr los objetivos		
--	------------------------------------	--	--

IV. ANÁLISIS DEL ARTICULADO

Artículo 1-

Para una mayor comprensión de la iniciativa se presenta seguidamente un cuadro comparativo, en el cual se incluyen a la izquierda la normativa vigente y a la derecha la reforma propuesta.

<p style="text-align: center;">Ley vigente</p>	<p>ARTÍCULO 1- Se adiciona un nuevo inciso 135 al artículo 2 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012 y sus reformas, se corra la numeración en lo sucesivo y establezca lo siguiente:</p>
<p>ARTÍCULO 2.- Definiciones</p> <p>Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:</p> <p>(...)</p> <p>135. Virar: cambiar la dirección del</p>	<p>Artículo 2- Definiciones</p> <p>Para la interpretación de esta ley y de su reglamento, tienen el carácter de definiciones:</p> <p>[...]</p> <p>135. <u>Violencia vial: Conducción</u></p>



<p>vehículo en su trayectoria.</p> <p>(...)</p>	<p><u>agresiva por parte de conductores, o acto violento, cometido por conductores, pasajeros o peatones motivadas por disputas derivadas de problemas de tráfico como congestiones vehiculares, que puede producir lesiones o daños a personas y bienes, y que provoca obstrucción en el tránsito regular.</u></p> <p>[...]</p>
<p>Ley vigente</p>	<p>ARTÍCULO 2- Se adiciona un inciso i) al artículo 143 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012 y sus reformas, el texto es el siguiente:</p>
<p>ARTÍCULO 143.- Multa categoría A</p> <p>Se impondrá una multa de doscientos ochenta mil colones (¢280.000) sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:</p> <p>(...)</p> <p>NUEVO INCISO ADICIONADO POR EL PROYECTO DE LEY</p>	<p>Artículo 143- Multa categoría A</p> <p>Se impondrá una multa de doscientos ochenta mil colones (¢280.000) sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:</p> <p>[...]</p> <p><u>i) Al conductor, pasajero o peatón que inicie o participe de actos de violencia vial mientras circula por las vías terrestres y demás lugares</u></p>



<p>(...)</p>	<p><u>que regula el artículo 1 de esta ley.</u></p> <p>[...]</p>
<p>Ley vigente</p>	<p>ARTÍCULO 3- Para que se adicione un inciso k) al artículo 151 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial, del 4 de octubre de 2012 y sus reformas, el texto es el siguiente:</p>
<p>Artículo 151.- Inmovilización del vehículo por retiro de placas.</p> <p>[...]</p> <p><i>k) (Derogado por el artículo 1º de la Ley para el equilibrio de las multas por restricción vehicular en casos de emergencia nacional, N° 9910 del 30 de octubre del 2020)</i></p>	<p>Artículo 151- Inmovilización del vehículo por retiro de placas</p> <p>[...]</p> <p><u>k) Cuando el conductor involucrado en actos de violencia vial en vías públicas desobedezca a la autoridad de tránsito, una vez que este último le solicite movilizar su vehículo para proceder a regular la libre circulación por vías terrestres.</u></p>
<p>Ley vigente</p>	<p>ARTÍCULO 4- Para que se adicione un inciso c) al artículo 211 a la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas y Seguridad Vial del 4 de octubre del 2012 y sus reformas, el</p>



	texto es el siguiente:
<p>ARTÍCULO 211.- Potestad de detención de personas</p> <p>Las autoridades de tránsito procederán a detener a los conductores, peatones, pasajeros y cualquier otra persona que:</p> <p>a) Ocasione lesión o muerte a otra persona.</p> <p>b) Conduzca en las condiciones establecidas en el artículo 254 bis del Código Penal, Ley N.º 4573, de 4 mayo de 1970, y sus reformas.</p> <p>La persona detenida por causa contemplada en alguno de los incisos anteriores será puesta a la orden de la autoridad competente, dentro del término perentorio de veinticuatro horas, de conformidad con el artículo 37 de la Constitución Política.</p>	<p>Artículo 211- Potestad de detención de personas</p> <p>Las autoridades de tránsito procederán a detener a los conductores, peatones, pasajeros y cualquier otra persona que:</p> <p>[...]</p> <p><u>c) Impida, obstruya o dificulte, en alguna forma, el tránsito vehicular o el movimiento de los peatones debido a su participación en actos de violencia vial y se niegue a acatar la orden de las autoridades policiales de movilizar el vehículo.</u></p> <p>[...]</p>



Se indica que el presente informe se elabora de conformidad con el texto sustitutivo aprobado en la Sesión Ordinaria N°. 22, del 26 de agosto de 2025 de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración, y que únicamente se analizarán los ordinales o incisos que requieren observaciones técnico-jurídicas.

Es fundamental señalar que la tipificación de las conductas como delitos o contravenciones, el quantum de las penas y de las sanciones constituyen facultades constitucionales otorgadas por nuestra Carta Magna a las señoras y señores diputados, siendo la Asamblea Legislativa el órgano constitucionalmente facultado para regular e implementar la política criminal; sin embargo, esta política está limitada por la observancia de los principios de racionalidad y proporcionalidad constitucional. De conformidad con estos principios, la respuesta jurisdiccional a un determinado conflicto o asunto debe ser necesaria y proporcional al problema planteado.

Sobre la potestad de los legisladores para dictar política criminal, la Sala Constitucional, en lo conducente, ha dictado lo siguiente:

"En atención a lo previsto en el artículo 39 constitucional, compete a la Asamblea Legislativa definir cuáles conductas deben ser calificadas y sancionadas como delito. La definición de cuáles bienes jurídicos deben ser resguardados por el Derecho Penal, es una decisión de carácter político criminal, que corresponde adoptar al legislador; no obstante, como ha advertido en diversas oportunidades esta Sala, el ejercicio de dicha competencia encuentra limitaciones que derivan de los principios, derechos y garantías consagrados por el Derecho de la Constitución, dentro de los cuales, tienen un papel preponderante los principios constitucionales de ofensividad o lesividad y de proporcionalidad y de razonabilidad. Así en la sentencia número 2012004790 de las 14:30 horas del 18 de abril de 2012, se indicó: fr) el diseño de la política criminal es competencia del legislador. Es la propia Constitución Política en su artículo 39 la que le asigna al legislador la competencia exclusiva para dictar la política criminal, es decir, determinar las conductas que deben penalizarse y el quantum de la pena, al disponer que la tipificación de conductas y la determinación de las penas está reservado a la ley. De



modo que la jurisdicción constitucional lo que puede controlar es, únicamente, que la legislación y la política criminal del Estado se dicte en armonía con el marco constitucional”³

En concordancia con lo anterior, es claro que las personas diputadas son quienes deben estudiar y analizar las conductas sociales con la finalidad de prevenir y reprimir las acciones que lesionen o restrinjan derechos o bienes de las personas y de la colectividad; es decir, deben ejercer la política criminal que les faculta a construir y delimitar el sistema sancionatorio costarricense, mediante el ejercicio del control social y el poder punitivo del Estado, siempre observando el Principio de Proporcionalidad y las demás garantías constitucionales, y cuando surjan nuevas conductas que atenten contra la seguridad individual o ciudadana o/y contra los bienes de una o más personas o contra los bienes de la sociedad o del Estado, con el objetivo de mantener la paz. El principio de proporcionalidad equilibra el poder sancionatorio del Estado con los derechos y garantías fundamentales de los individuos, si esto no se acata, se estaría en presencia de una actuación arbitraria y violatoria de los principios y garantías constitucionales.

La Sala Constitucional ha manifestado lo siguiente:

*“...cabe señalar que la jurisprudencia de este Tribunal constitucional ha sido clara en reconocer que la política criminal es competencia natural del legislador, de modo tal, que el tema de los delitos y las penas, es propio de su competencia. No obstante como corresponde en toda democracia respetuosa del principio de legalidad, los órganos constituidos deben ejercer sus competencias dentro de los límites que marca la Constitución y la ley, entre ellos, como ya se indicó supra, **la razonabilidad y proporcionalidad son parámetros de constitucionalidad aplicables a la materia de delitos y penas...**”⁴ (El resaltado no es del original)*

³ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N°, 13625-2012 de 26 de setiembre de 2012.

⁴ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N° 5179 de 4 de abril de 2008.



Esta asesoría considera que el proyecto de ley sub examine es propio de la política criminal; sin embargo, es menester indicar que por seguridad jurídica el enunciado del artículo debe indicar claramente que se trata de la reforma del inciso 135) del artículo 2 de la Ley 9078 y no de una adición, ya que la norma vigente cuenta con un inciso 135) referente a la definición de “virar”, el cual se estaría cambiando para introducir la definición de “violencia vial”. Ahora bien, si la intención de las diputaciones es incorporar esta nueva definición, lo que corresponde es adicionar un nuevo inciso 140) al ordinal de marras, pues en caso de mantenerse incólume la redacción, lo que se estaría haciendo es eliminar la definición de “virar”.

También es de relevancia indicar, con respecto a la adición del inciso c) al ordinal 211 de la Ley 9078, pretendida en el artículo 4 de la propuesta de ley bajo análisis, que el numeral 263 bis⁵ del Código Penal tipifica el delito de obstrucción de vías públicas, por lo que se recomienda concretar y precisar el espíritu del inciso sub examine, esto por cuanto, presenta mucha similitud con el ordinal penal, y en caso de que una persona incurriera en la conducta descrita, la persona juzgadora está obligada a imponer la sanción más favorable, por lo que, en la práctica de los procesos penales, podría darse una despenalización del artículo del Código Penal.

De mantenerse incólume la redacción del artículo analizado, se podría estar presentando un roce de legalidad debido a la posible despenalización del ordinal 263 bis del Código Penal.

La aprobación de este proyecto de ley es un asunto de conveniencia y oportunidad política, materia reservada de manera exclusiva a la Asamblea Legislativa.

⁵ Artículo 263 Bis.- Se impondrá pena de diez a treinta días de prisión a quien, sin autorización de las autoridades competentes, impidiere, obstruyere o dificultare, en alguna forma, el tránsito vehicular o el movimiento de transeúntes.



V. CONSIDERACIONES FINALES

1. Se reitera que el proyecto de ley es propio de la facultad de legislar sobre política criminal que ostentan las personas legisladoras.
2. Se insiste en la necesidad de revisar la redacción del artículo 1, ya que el enunciado del artículo debe indicar claramente que se trata de la reforma del inciso 135) del artículo 2 de la Ley 9078 y no de una adición, ya que la norma vigente cuenta con un inciso 135) referente a la definición de “virar”, el cual se estaría cambiando para introducir la definición de “violencia vial”.
3. Asimismo, se sugiere revisar la redacción del numeral 4 de la presente iniciativa de ley, porque se podría estar presentando un roce de legalidad debido a la posible despenalización del ordinal 263 bis del Código Penal.
4. Es facultad de las señoras y los señores diputados la decisión de la aprobación o no de la reforma en estudio.

VI. ASPECTOS DE TÉCNICA LEGISLATIVA

- Según el tratadista Hugo Alfonso Muñoz Quesada “el título debe identificar la ley: esa es su función. Para lograr tal propósito, el título ha de ser preciso, exacto, completo, breve y conciso. Por lo tanto, el título de este proyecto ha de reflejar su contenido, es decir, “Adición de un inciso 135) al artículo 2, adición de un inciso i) al artículo 143, adición de un inciso k) al artículo 151 y adición de un inciso c) al artículo 211 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N.º 9078, del 04 de octubre del 2012”

VII. ASPECTO DE TRÁMITE Y PROCEDIMIENTO

Votación

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 119 de nuestra Constitución Política, este proyecto de ley requiere para su aprobación de la mayoría absoluta de los votos presentes de los miembros de la Asamblea Legislativa. Sin embargo, por ser una iniciativa de consulta obligatoria a la Corte Suprema de



Justicia, debe tenerse en cuenta que en caso de que esta se oponga al proyecto, se requerirá mayoría calificada para su aprobación.

Delegación

La iniciativa podría ser delegada en una Comisión con Potestad Legislativa Plena, ya que no se encuentra en ninguno de los supuestos del artículo 124 constitucional. Sin embargo, si la Corte Suprema de Justicia se opone a la iniciativa, la delegación no sería viable, debido a la mayoría calificada que se requiere para su aprobación.

Consultas

Obligatorias

- Corte Suprema de Justicia
- Municipalidades del país (debido a que las policías municipales ejercen funciones de tránsito)

VIII. FUENTES

Normativa:

- Constitución Política de la República de Costa Rica, del 7 de noviembre de 1949 y sus reformas.
- Código Penal, Ley N.º Ley N.º 4573 de 4 de mayo de 1970.
- Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N.º 9078, del 04 de octubre del 2012.

Jurisprudencia:

- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N.º, 13625-2012 de 26 de setiembre de 2012.
- Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, voto N.º 5179 de 4 de abril de 2008.

