LA GACETA
Diario Oficial

Año CXLI	San José, Costa Rica, martes 2 de abril del 2019	125 páginas

ALCANCE Nº 76

PODER LEGISLATIVO

LEYES
PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

DIRECTRIZ
ACUERDOS

REGLAMENTOS

PATRONATO NACIONAL DE LA INFANCIA

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

PODER LEGISLATIVO

LEYES

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PLENARIO

MOVILIDAD Y SEGURIDAD CICLÍSTICA

DECRETO LEGISLATIVO N.º 9660

EXPEDIENTE N.º 19.548

SAN JOSÉ – COSTA RICA

9660

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

MOVILIDAD Y SEGURIDAD CICLÍSTICA

CAPÍTULO I
OBJETO Y ALCANCES

ARTÍCULO 1- Objeto

La presente ley tiene como objeto promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa a los medios de transporte de personas en zonas urbanas y rurales, complemento para la disminución del uso de combustibles fósiles en transporte, reduciendo el colapso vial ocasionado por la flota vehicular nacional.

ARTÍCULO 2- Fines

La presente ley tendrá como fines la regulación, el desarrollo, la promoción y el fomento de la movilidad ciclística; será prioridad la seguridad integral del ciclista y el respeto por los espacios para este fin.

ARTÍCULO 3- Declaratoria de interés público

Se declara de interés público la movilidad integrada y seguridad ciclística. La promoción y divulgación, tanto de esta declaratoria como de la presente ley, estarán a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y de las municipalidades, y contarán con el apoyo del Ministerio de Salud, el Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), el Ministerio de Educación Pública (MEP), el Ministerio de Seguridad Pública, el Registro Nacional, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y el Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación (Icoder); asimismo, podrán participar las empresas autobuseras concesionarias de transporte público.

De igual forma, con base en la presente ley, se autoriza a las instituciones públicas para que realicen conferencias, actividades culturales e iniciativas educativas que promuevan el transporte ciclístico o cualquier otra intervención producto de los procesos participativos, sin perjuicio del cumplimiento de requisitos de otras instituciones.

ARTÍCULO 4- Rectoría política

Corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus órganos adscritos definir las políticas, los lineamientos técnicos y las directrices en temas de movilidad ciclística. Corresponderá al MOPT y a las municipalidades facilitar los instrumentos para el desarrollo, el fomento, la administración, la promoción y el control de la movilidad ciclística.

CAPÍTULO II
DEFINICIONES

ARTÍCULO 5- Definiciones

Para efectos de esta ley se definen los siguientes términos:

a) Bicicleta: vehículo de dos ruedas de tracción humana o asistida accionada mediante pedales.
b) Carril compartido: vías de bajo volumen vehicular con un máximo de 4000 vehículos motorizados al día y una velocidad máxima de treinta kilómetros por hora (30 km/h). Se diferencia de la vía compartida en el tanto, en el carril compartido, la prioridad es la bicicleta.
c) Ciclista: persona que conduce una bicicleta o su pasajero.
d) Ciclovía demarcada: franja debidamente demarcada y señalizada sobre la misma calzada pero de uso exclusivo para bicicletas, únicamente en vías con un volumen máximo de 4000 vehículos por día y una velocidad máxima de cuarenta kilómetros por hora (40 km/h).
e) Ciclovía segregada: vía exclusiva para la bicicleta que obligatoriamente debe contar con una barrera física que la separa de la vía pública para vehículos: la velocidad máxima para el ciclista es de cincuenta kilómetros por hora (50 km/h), cuando son anexas a rutas secundarias y, sin restricción de velocidad, cuando son anexas a rutas primarias o de acceso restringido, según el decreto de Rutas de Acceso Restringido.
f) Ciclovías: vía o sección de la calzada destinada, exclusivamente, al tránsito de bicicletas, triciclos no motorizados y peatones (estos últimos únicamente cuando no existan aceras), cuyo ancho se establecerá reglamentariamente, esto de conformidad con el artículo 2 de la Ley N.° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012.
g) Cojín reductor de velocidad: reductores de velocidad que no abarcan la vía de lado a lado, sino que se ubican en el centro de la vía, obligando al conductor a reducir la velocidad sin detenerse por completo, como sí lo obligaría un reductor horizontal completo.
h) Desviador de tránsito de paso: son infraestructuras tipo “islas” en los cruces viales, que obligan a los conductores a reducir la velocidad.
i) Intermodalidad: capacidad del transporte público de asegurar la coexistencia y el encadenamiento de distintos medios de transporte, sin sacrificar la seguridad de ninguno de ellos, en el transcurso de una ruta.

j) Intervenciones autorizadas: todo proyecto o actividad de infraestructura, promoción, información o educación realizados en el marco de la presente ley para el cumplimiento de su objeto, los cuales son regulados en el artículo de intervenciones autorizadas.
k) Movilidad activa: uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse de un lugar a otro, como por ejemplo, pero sin delimitarlo a, patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines o a pie.
l) Movilidad ciclística: uso de la bicicleta como medio de transporte o recreación, para desplazarse de un lugar a otro.
m) Pasos peatonales a nivel de acera: pasos peatonales en rutas nacionales o cantonales con elevación a nivel de la acera, lo cual obliga a los conductores a reducir la velocidad.
n) Trayectos ciclables: rutas por las cuales se habilitarán los diferentes tipos de ciclovías definidas en la presente ley.
ñ) Trazo independiente: vía que se caracteriza por estar construida dentro de espacios públicos como parques, zonas verdes o zonas residenciales, es decir, está totalmente independiente de las vías de tránsito vehicular. En esta vía puede circular cualquier medio de movilidad activa con velocidad máxima de treinta kilómetros por hora (30 km/h); en esta no existe peligro de vehículos motorizados en ambos lados del trazo.
o) Vía compartida: todas las carreteras del país serán vía compartida, salvo las exclusivas para vehículos como las establecidas en el Reglamento de Rutas de Acceso Restringido. La vía compartida es una carretera que en ambos sentidos, por sus condiciones, permite al ciclista circular de manera segura en igual derecho que cualquier otro vehículo y respetando las mismas reglas de tránsito. El ciclista podrá viajar por el centro del carril para que, si otro vehículo desea adelantarle, deberá invadir el carril contrario. Deberá permitir el adelantamiento de otros vehículos, siempre y cuando estos respeten una distancia de uno coma cinco metros (1,5m) del ciclista.
p) Zona 30: conjunto de calles en las que se aplica una limitación de velocidad de treinta kilómetros por hora (30 km/h), haciéndose efectiva tanto por la señalización correspondiente como por la disposición de elementos físicos en el diseño de la vía que inducen a reducir la velocidad por debajo de este límite; por ejemplo, el cojín reductor de velocidad o el desviador de tránsito de paso. La municipalidad o el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) son los que deciden instaurar una zona 30; se puede instaurar en una zona comercial del centro, en zonas residenciales, zonas escolares y zonas que rodean el carril para bicicletas.

ARTÍCULO 6- Principios

La presente ley se regirá por los siguientes principios:

a) Pirámide invertida de la movilidad: consiste en la jerarquía de la movilidad segura y sostenible estableciendo orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte. La jerarquización ubica en primer lugar a los peatones; en segundo, a medios de movilidad activa; en tercero, al transporte público y, en cuarto, a los demás medios y modos de transporte.

b) Pacificación del tránsito: consiste en comprender que los peatones y demás usuarios de medios de movilidad activa de la vía pública son la prioridad a proteger en una ciudad, para lo cual se debe procurar reducir la velocidad de los vehículos automotores en los centros de ciudad.

CAPÍTULO III
PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD INTEGRADA Y SEGURIDAD CICLÍSTICA

ARTÍCULO 7- Planes cantonales de movilidad integrada y seguridad ciclística

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus respectivas direcciones regionales, en conjunto con las juntas viales cantonales o, en su defecto, las municipalidades, elaborarán los planes nacionales y cantonales, respectivamente para la movilidad integrada y seguridad ciclística, con base en las intervenciones autorizadas, según lo establecido en el artículo 9 de la presente ley. Se establecen como prioritarias las intervenciones autorizadas que contemplan conexiones y redes con las siguientes estructuras y en el orden respectivo: centros de educación, la red de transporte público, espacios públicos, estructuras sociosanitarias, oficinas de la Administración Pública, zonas destinadas a la práctica del deporte y al desarrollo turístico.

ARTÍCULO 8- Participación ciudadana

Las municipalidades procurarán la organización de al menos un proceso participativo al año, donde se discuta y elabore una lista con las posibles intervenciones autorizadas para la movilidad integrada y seguridad ciclística en sus cantones. Dichos procesos contarán con la participación de al menos los siguientes actores:

a) Asociaciones de Desarrollo Comunal.
b) Grupos organizados de la comunidad, con reconocida trayectoria en el campo del objetivo de la presente ley.
c) Concejos de distrito.

El resultado de este proceso será valorado como insumo para la elaboración de los planes cantonales para la movilidad integrada y seguridad ciclística establecidos en la presente ley.

ARTÍCULO 9- Intervenciones autorizadas

Quedan autorizadas todas aquellas intervenciones y actividades que busquen desarrollar, promover, fomentar y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, teniendo como prioridad la seguridad integral del ciclista y el respeto por los espacios para este fin.

Entre las intervenciones se deben contemplar estudios técnicos orientados al cumplimiento de los objetivos establecidos en la presente ley, así como toda la infraestructura que sea necesaria para facilitar la movilidad ciclística y garantizar la

seguridad de los ciclistas, como por ejemplo, pero sin delimitar a, ciclovías, zonas 30, ciclovías segregadas, ciclovías demarcadas, carriles compartidos, trazos independientes, pasos peatonales a nivel de acera, cojines reductores de velocidad, desviadores de tránsito de paso, construcción y/o adecuación de parqueos equipados para bicicletas, centros de alquiler de bicicletas, señalización luminosa vertical y horizontal, especializada para el tránsito ciclístico, redisposición de estructuras móviles y de infraestructura apta para lograr la intermodalidad entre bicicletas y medios de transporte público.

ARTÍCULO 10- Coordinación interinstitucional

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), sus instituciones adscritas y los gobiernos locales, según corresponda, realizarán las intervenciones autorizadas previstas en la presente ley directamente o en conjunto y de conformidad con el artículo 118 de la Ley N.° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012.

CAPÍTULO IV
TRANSICIÓN HACIA UNA CULTURA DE MOVILIDAD INTEGRADA Y SEGURIDAD CICLÍSTICA

ARTÍCULO 11- Trayectos ciclables

A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, en el trazado o diseño del trayecto de toda obra nueva o de mejoramiento de la red vial deberá analizarse, mediante estudio técnico, la viabilidad de incorporar las intervenciones establecidas en el artículo 9 de la presente ley.

Será obligatoria la implementación de infraestructura para medios de transporte de movilidad activa en los diseños de nueva construcción y ampliación de rutas de acceso restringido según el Reglamento de Rutas de Acceso Restringido.

ARTÍCULO 12- Incentivos fiscales

Las empresas y los patronos, con la finalidad de favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte de empleados y funcionarios, podrán deducir de la declaración tributaria de renta bruta anual, por única vez, los siguientes gastos:

a) Adquisición, construcción o remodelación de muebles o inmuebles de:

i) Estacionamiento y/o almacenamiento de bicicletas.
ii) Servicios sanitarios con duchas y espacio de vestuario y/o cambiador.

b) Adquisición de bicicletas y equipos de reparación de bicicletas para el uso de empleados y funcionarios, en el lugar de trabajo.

Para acceder a los incentivos fiscales señalados en este artículo, las empresas y los patronos deberán acreditar, previamente, que se encuentran al día en el pago de todas sus obligaciones tributarias ante la Dirección General de Tributación y las que correspondan ante la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).

CAPÍTULO V
ESTABLECIMIENTOS PÚBLICOS PARA BICICLETAS PÚBLICAS

ARTÍCULO 13- Sistemas de bicicletas públicas

Las municipalidades podrán garantizar la existencia de sistemas públicos de alquiler de bicicletas que responda a las necesidades de las personas usuarias del servicio. Estos deberán ser consistentes con los planes cantonales para la movilidad integrada y seguridad ciclística, establecidos en la presente ley.

Todo lo relacionado con las tarifas, las normas, las obligaciones de los usuarios, el servicio de mantenimiento y reparación, y cualquier otra disposición necesaria para el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo se definirá vía reglamento.

ARTÍCULO 14- Suscripción de convenios

Las personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, de conformidad con los incisos c) y f) del artículo 4 de la Ley N.º 7794, Código Municipal, de 30 de abril de 1998, podrán recibir en concesión del ente municipal para administrar, construir y/o prestar el servicio indicado en el artículo anterior.

Tras el otorgamiento de la concesión, el monto que deberá pagar el concesionario por prestar el servicio público de bicicletas será destinado al financiamiento de intervenciones autorizadas en esta ley.

Asimismo, de conformidad con los artículos 7 y 9 de la Ley N.° 7794, Código Municipal, de 30 de abril de 1998, los municipios podrán celebrar convenios entre sí para una mejor prestación del servicio público de bicicletas.

CAPÍTULO VI
FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD INTEGRADA Y SEGURIDAD CICLÍSTICA

ARTÍCULO 15- Financiamiento

Para alcanzar los fines de esta ley y financiar las intervenciones a favor de la movilidad y seguridad ciclística, se contará con los siguientes recursos:

a) Los recursos provenientes del impuesto único sobre los combustibles, según lo indicado en los incisos a) y b) del artículo 5 de la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001.
b) Los legados y las donaciones.

c) Las contribuciones de organismos nacionales e internacionales, privados o públicos, de acuerdo con los respectivos convenios.
d) Los préstamos internacionales y fondos no reembolsables de la cooperación internacional, destinados a reducir el impacto ambiental de las emisiones de dióxido de carbono.
e) Los recursos provenientes del artículo 14 de la presente ley.

ARTÍCULO 16- Administración de los recursos

Para dicho fin, los recursos generados por el inciso a) del artículo 15 de esta ley correspondientes al inciso b) del artículo 5 de la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, además el inciso e), serán administrados por las municipalidades. Los recursos generados por el inciso a) del artículo 15 de esta ley, correspondientes al inciso a) del artículo 5 de la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, así como los incisos b), c) y d) del mismo artículo 15, serán depositados en el Fondo de Seguridad Vial establecido en el artículo 10 de la Ley N.° 6324, Ley de Administración Vial, de 24 de mayo de 1979, de cuyo total recaudado solo podrá disponer de un cinco por ciento (5%) para gastos administrativos, como contratación de recurso humano, servicios profesionales de forma temporal, servicios no profesionales, adquisición de materiales, suministros, maquinaria, equipo, repuestos y accesorios, compra de inmuebles y, en general, para cumplir con los fines de esta ley.

CAPÍTULO VII
REFORMAS DE OTRAS LEYES

ARTÍCULO 17- Reformas de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012

a) Se reforma el inciso 31 del artículo 2. El texto es el siguiente:

Artículo 2- Definiciones

[...]

31) Ciclovía: vía o sección de la calzada destinada exclusivamente al tránsito de bicicletas, triciclos no motorizados y peatones (estos últimos únicamente cuando no existan aceras), cuyo ancho se establecerá reglamentariamente.

[...]

b) Se reforma el inciso i) del artículo 108. El texto es el siguiente:

Artículo 108- Maniobra de adelantamiento

[...]

i) Para adelantar a un ciclista se debe respetar una distancia mínima de un metro cincuenta centímetros (1,50m) entre el vehículo y la bicicleta. Para realizar dicha maniobra, se debe disminuir la velocidad, invadir parcial o totalmente el carril contrario, tal y como se hace con cualquier otro vehículo, respetando siempre la señalización vertical y horizontal, y que no venga ningún otro vehículo en sentido contrario, incluyendo peatones y ciclistas.

[...]

c) Se reforman los incisos e) y f) del artículo 119. Los textos son los siguientes:

Artículo 119- Obligaciones de los ciclistas

[...]

e) Circular en las vías públicas cuya velocidad permitida no sea igual o mayor a ochenta kilómetros por hora (80 km/h), si existen intervenciones para la seguridad de los ciclistas como ciclovías, ciclovías segregadas o vías alternas adecuadas para su uso o en el caso de actividades especiales autorizadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

f) La persona ciclista podrá circular por el centro del carril, para garantizar así su seguridad.

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

[...]

d) Se reforma el artículo 217. El texto es el siguiente:

Artículo 217- Obligatoriedad de la educación vial

Se establece como obligatoria la educación vial como una materia más en el sistema educativo costarricense, la cual será costeada por el Estado costarricense e impartido en la Educación Preescolar, General Básica, Media, Diversificada y técnico profesional y vocacional, se incluirá de forma integral la temática de la seguridad vial, como componente para el desarrollo de una convivencia respetuosa y responsable de los peatones, ciclistas, pasajeros, conductores, a efectos de:

a) Promover espacios de convivencia y armonía de los individuos, tanto en su papel de peatones, ciclistas, pasajeros y conductores.
b) Fomentar el ejercicio de buenas prácticas de seguridad vial, tanto de peatones, ciclistas, pasajeros, conductores y otros medios de movilidad activa.
c) Concientizar y sensibilizar sobre las necesidades de todas las personas en materia de seguridad vial y, en particular, de las necesidades específicas de las personas con discapacidad.
d) Promover y concientizar sobre los principios de movilidad segura, como son la pirámide invertida de la movilidad y la pacificación del tráfico.

Corresponde al Ministerio de Educación Pública (MEP) coordinar la elaboración del contenido de la materia que se impartirá en la educación vial en el sistema educativo costarricense; a la Dirección General de Educación Vial y al Consejo de Seguridad Vial (Cosevi) brindar la colaboración necesaria al personal docente del Ministerio de Educación Pública, en cuanto a la capacitación y el asesoramiento en materia de seguridad vial y todos los componentes de dicho sistema.

Para los estudiantes que hayan concluido los estudios de la enseñanza completa de la secundaria y hayan cumplido con la aprobación de la materia de educación vial, bastará con aportar la certificación respectiva de su título de educación secundaria y no será necesaria la aprobación del examen teórico que realiza la Dirección General de Educación Vial.

Este curso será adecuado para que sea impartido como requisito obligatorio para la reacreditación de conductores, según lo estipulado en el artículo 140 de la Ley N.° 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012.

ARTÍCULO 18- Se reforma la Ley N.° 7717, Ley Reguladora de los Estacionamientos Públicos, de 4 de noviembre de 1997

a) Se reforma el artículo 10. El texto es el siguiente:

Artículo 10- Estacionamientos de bicicletas y motocicletas

Los estacionamientos públicos deberán reservar un espacio de al menos una bicicleta o motocicleta por cada diez espacios para vehículos.

Este servicio se regirá por una tarifa distinta de las aplicadas a los vehículos motorizados. Este tipo de tarifa se calculará por períodos de quince minutos.

ARTÍCULO 19- Se reforma el primer párrafo del inciso b) del artículo 5 de la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001. El texto es el siguiente:

Artículo 5- Destino de los recursos

[...]

b) Un veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) a favor de las municipalidades, para la atención de la red vial cantonal, monto que será priorizado conforme a lo establecido en el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipalidad.

[...]

ARTÍCULO 20- Adiciones a la Ley N.° 6324, Ley de Administración Vial, de 24 de mayo de 1979

a) Se adiciona el inciso g) al artículo 9. El texto es el siguiente:

Artículo 9- El Consejo tendrá las siguientes atribuciones:

[...]

g) Promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, además de los principios de la pirámide invertida de la movilidad y el de pacificación de las carreteras, todo de conformidad con la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

b) Se adiciona el inciso g) al artículo 10. El texto es el siguiente:

Artículo 10- Para el cumplimiento de sus funciones, el Consejo contará con los siguientes recursos que formarán el Fondo de Seguridad Vial:

[...]

g) Los recursos generados de conformidad con el capítulo sobre financiamiento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, los que serán utilizados para el cumplimiento exclusivo de dicha ley, a excepción del inciso b) del artículo 5 de la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001.

[...]

CAPÍTULO VIII
DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I- El Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor a seis meses de entrar en vigencia la presente ley, reglamentará las características técnicas de los distintos tipos de ciclovías y demás infraestructura prevista en esta ley.

TRANSITORIO II- Las municipalidades, vía reglamento, establecerán las condiciones que regulen la implementación y el funcionamiento de la presente ley.

TRANSITORIO III- En un plazo no mayor a seis meses, que se contará a partir de la publicación del decreto que reglamente la presente ley, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) deberá crear la normativa técnica que permita a los operadores de transporte público adaptar la infraestructura necesaria para establecer espacios para bicicletas; dicha reglamentación deberá ejecutarse al momento en que se suscriba un nuevo contrato de concesión.

Rige a partir de su publicación.

ASAMBLEA LEGISLATIVA- Aprobado a los veintidós días del mes de enero del año dos mil diecinueve.

COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO

Carolina Hidalgo Herrera
Presidenta

Luis Fernando Chacón Monge
Primer secretario

Ivonne Acuña Cabrera
Segunda secretaria

Dado en la Presidencia de la República, San José a los veinticuatro días del mes de febrero del año dos mil diecinueve.

Ejecútese y publíquese.

CARLOS ALVARADO QUESADA

RODOLFO MÉNDEZ MATA
Ministro de Obras Públicas y Transportes

EDGAR MORA ALTAMIRANO
Ministro de Educación Pública

MARIO DEL ROCIO AGUILAR MONTOYA
Ministra de Hacienda

1 vez.—O.C. N° 3400039641.—Solicitud N° 018-2019.—(L9660 - IN2019332573).

COSTA RICA
GOBIERNO DEL BICENTENARIO
2018 · 2022

LA GACETA
Diario Oficial

Imprenta Nacional
Costa Rica

ALCANCE Nº 283 A LA GACETA Nº 242

Año CXLI | San José, Costa Rica, jueves 19 de diciembre del 2019 | 137 páginas

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

RESOLUCIONES

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

NOTIFICACIONES

PODER JUDICIAL

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

DECRETO EJECUTIVO N° 42111-MOPT-H- MEP

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EL MINISTRO DE HACIENDA, LA MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Con fundamento en las atribuciones conferidas en los artículos 140 incisos 3) y 18) y 146 de la Constitución Política de Costa Rica y conforme las disposiciones contenidas en la Ley N° 3155 del 05 de agosto de 1963 y sus reformas "Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes"; la Ley N° 8131 del 18 de setiembre de 2001 y sus reformas "Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos"; la Ley N° 9078 del 04 de octubre de 2012 y sus reformas "Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial"; la Ley N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas "Ley de Administración Vial"; la Ley N° 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas "Ley General de Administración Pública"; la Ley N° 9660 del 02 de abril de 2019 "Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística"; los principios, objetivos y fines establecidos para la educación costarricense en la Ley N° 2160 del 25 de setiembre de 1957 "Ley Fundamental de Educación"; el artículo 346 del Código de Educación, Ley N° 181 del 18 de agosto de 1944 y los artículos 1 y 2 de la Ley N° 3481 del 13 de enero de 1965 y sus reformas "Ley Orgánica del MEP".

CONSIDERANDO:

I.- Que es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus órganos adscritos, la ejecución de la Ley Nº 9660, del 24 de febrero de 2019, denominada "Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística".

II.- Que conforme lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus órganos adscritos, definir las políticas, los lineamientos técnicos y las directrices en temas de movilidad ciclística.

III.- Que según lo establecido en el artículo 9 inciso g) de la Ley Nº 6324 del 24 de mayo de 1979, denominada "Ley de Administración Vial", es competencia del Consejo de Seguridad Vial promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, conocido también como movilidad ciclística, además de los principios de la pirámide invertida de la movilidad y el de pacificación de las carreteras, de conformidad con lo que establece la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

IV.- Que el Ministerio de Hacienda es un ente que contribuye a la gobernabilidad, ejerciendo una sólida rectoría en el ámbito fiscal del país y apoyando a las instituciones para el logro de los objetivos prioritarios nacionales.

V.- Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, es necesario reafirmar que no se destinarán recursos adicionales a los ya mencionados en este artículo, bajo el entendido de que las instituciones asignarán una parte de los recursos que hoy se les otorgan para cumplir con los fines de esta ley.

VI.- Que el Ministerio de Educación Pública es la institución a cargo de administrar todos los elementos que integran la educación, para la ejecución de las disposiciones pertinentes del título sétimo de la Constitución Política, de la Ley Fundamental de Educación, de las leyes conexas y de los respectivos reglamentos. Asimismo, corresponde a dicha Institución poner en ejecución de los planes, programas y demás determinaciones que emanan del Consejo Superior de Educación.

VII.- Que el artículo 217 de la Ley Nº 9078 del 4 de octubre de 2012, denominada "Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres", fue reformado por la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista, estableciéndose la obligatoriedad de la educación vial en el Sistema Educativo costarricense.

VIII.-Que la salud de la población es un derecho fundamental y un bien de interés público tutelado por el Estado.

IX.- Que toda persona tiene derecho a un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana, mediante el uso de medios de transporte que disminuyan la utilización de los combustibles fósiles.

X.- Que toda persona tiene libre tránsito en el país y derecho a elegir el modo de transporte que desea utilizar.

XI.- Que la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista, tiene como principio rector la pirámide invertida de la movilidad, en donde se establece en primer orden de jerarquía al peatón y a los demás medios de movilidad activa, incluyendo en este último punto a la movilidad ciclística.

XII.- Que los procesos de valoración sistemática de componentes de movilidad segura tanto para los peatones como a los demás medios de movilidad activa han sido invisibilizados históricamente. Además, la evaluación de los factores concurrentes a la accidentalidad y el planteamiento tradicional en los estudios de factibilidad, diseño preliminar, diseño definitivo, construcción y/o explotación de las carreteras, se ha focalizado fundamentalmente en el tema de los vehículos motorizados.

XIII.- Que para cumplir con el objeto de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, Ley N° 9660, es necesario realizar una planificación integrada, lo cual implica considerar a los animales, peatones y a los demás medios de movilidad activa dentro de un mismo esquema de movilidad segura.

XIV.- Que para cumplir con el objeto de la Ley N° 9660 y contar con un sistema de transporte sustentable y seguro, es necesario incorporar la temática de movilidad segura en el sistema educativo, en todas las etapas de formación de los costarricenses, como un complemento transversal al desarrollo de infraestructura vial.

XV.- Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, inciso a) de la Ley N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y reformada parcialmente por la N° 4786 del 5 de julio de 1971, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, le compete al MOPT ejercer la "*rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de los cual debe asesorar y coordinar, con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional*".

XVI.- Que según lo dispuesto en el artículo 10 inciso a) del Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT del 12 de diciembre de 2016, denominado "Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal", en el marco de la rectoría técnica que ostenta el MOPT, le corresponde "*emitir disposiciones técnicas para el desarrollo y funcionamiento eficiente de la red vial cantonal, que faciliten la coordinación y uniformidad de criterios de gestión y uso y garantice la calidad de servicio, la seguridad vial y parámetros acordes con la naturaleza de las vías y las condiciones locales*".

XVII.- Que de acuerdo con el Transitorio I de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística, se autoriza al Poder Ejecutivo para que en un plazo no mayor a seis meses de entrar en vigencia la misma, se reglamente la presente Ley.

XVIII.- Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 361 de la Ley General de la Administración Pública, el presente proyecto de reglamento fue sometido al proceso de consulta pública por espacio de 10 días hábiles, a partir de su publicación en el diario oficial la Gaceta N 216 del 13 de noviembre de 2019.

IXX.- Que las disposiciones reglamentarias contenidas en el presente Decreto Ejecutivo fueron conocidas y aprobadas por la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, en el artículo VI de acuerdo de la Sesión Ordinaria 2979-19 del cuatro de diciembre de 2019.

XX.- Que el presente Decreto Ejecutivo no establece o modifica trámites, requisitos y procedimientos que el administrado tenga que obtener de la Administración Central, por tanto,

no requiere del control previo de revisión por parte de la Dirección de Mejora Regulatoria del MEIC, que establece el numeral 12 del Decreto Ejecutivo Nº 37045-MP-MEIC.

Por tanto,

Decretan:

REGLAMENTO DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD CICLÍSTICA

CAPÍTULO I

Aspectos Generales

Artículo 1.- Objeto. El presente reglamento tiene por objeto dar sustento a las políticas, los lineamientos y las directrices que se deriven de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista; así como la oficialización de la "Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística". De igual manera, busca facilitar el desarrollo de instrumentos para el fomento, la administración, la promoción y el control de la movilidad ciclística, en resguardo de la seguridad integral del ciclista y el respeto por los espacios destinados para este fin.

Artículo 2.- Alcance. El presente reglamento se aplicará a todas aquellas políticas públicas, acciones y obras de infraestructura que busquen desarrollar, promover, fomentar y regular el uso de la bicicleta como modo de transporte, para facilitar la movilidad ciclística y garantizar la seguridad de las personas ciclistas.

Artículo 3.- Principio Rector. El Estado otorgará prioridad en la utilización del espacio vial mediante la elaboración de políticas públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de los seres vivos, las externalidades que genera cada medio de transporte y su contribución al crecimiento económico, de acuerdo con la siguiente jerarquía de movilidad:

a) Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.
b) Personas usuarias de movilidad activa.
c) Personas usuarias del servicio masivo de transporte público de pasajeros.
d) Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías.
e) Personas usuarias de transporte particular motorizado.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades competentes en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente en la elaboración de políticas públicas, programas, planes y proyectos, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Artículo 4- Definiciones. A efectos del presente reglamento se entiende por:

a) **Bicicleta asistida:** vehículo de dos ruedas asistido eléctricamente mediante el accionamiento de los pedales. El pedaleo del ciclista es requisito para que la bicicleta se desplace y el motor eléctrico se accione.
b) **Cosevi:** Consejo de Seguridad Vial.
c) **CTP:** Consejo de Transporte Público.
d) **Incentivos no económicos:** Corresponden a aquellas iniciativas que buscan hacer un reconocimiento público sin que esto implique un desembolso del Presupuesto Nacional.
e) **INCOFER:** Instituto Costarricense de Ferrocarriles.
f) **Intermodalidad:** Se refiere al intercambio eficiente y seguro de personas entre los diversos modos de transporte en las diversas etapas de un viaje, a fin de que, con el apoyo de las terminales y los nodos de intercambio, puedan integrarse a la infraestructura ciclista y a la infraestructura peatonal o de uso mixto que los vinculen con los atractores y generadores de viajes.
g) **Ley N° 9660:** Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.
h) **MOPT:** Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
i) **Movilidad:** Conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, que se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación.
j) **Nodos de integración o de intercambio:** Espacios que posibilitan el transbordo de pasajeros entre los diversos medios y modos de transporte, con la respectiva infraestructura urbana.
k) **Pasajero de bicicleta:** Persona adicional que viaja en la bicicleta en un asiento complementario; si ésta es menor de seis años, debe ir acompañada por una persona mayor de quince años.
l) **Otros vehículos de movilidad activa**: se incluyen a aquellos vehículos de movilidad activa diferente a las bicicletas como por ejemplo y sin limitarse a monopatines

eléctricos, los mismos no podrán circular por la acera y no podrán superar una velocidad mayor a los 25 km/h.

m) **Red de infraestructura ciclista:** conjunto de vías articuladas del espacio público con diseño cicloinclusivo, que permiten el tránsito de la bicicleta y otros vehículos de movilidad activa. Las redes deben permitir el desplazamiento en toda la extensión de las ciudades y en el caso de redes interurbanas la conexión entre diversos centros de población.

CAPÍTULO II
Planificación de la Movilidad Activa

Artículo 5.- Creación del Plan Nacional de Movilidad Activa. Tomando en consideración los principios rectores de la Ley N° 9660 y con la finalidad de integrar los procesos de planificación de los medios de transporte de movilidad activa se crea el Plan Nacional de Movilidad Activa.

Artículo 6.- Contenidos del Plan Nacional de Movilidad Activa. Se debe considerar en la estructura de dicho plan al menos los siguientes contenidos:

a) Visión y estrategia: constituido por los objetivos, las estrategias y metas del plan.
b) Ejecución: constituido por el conjunto de políticas, programas y proyectos del plan.
c) Seguimiento y evaluación: conformado por los índicadores e instrumentos de seguimiento y mecanismos de evaluación de cumplimiento del plan.

Artículo 7.- Etapas para elaboración e implementación del Plan Nacional de Movilidad Activa. El desarrollo del Plan Nacional de Movilidad Activa, deberá contar al menos con las siguientes etapas:

a) Etapa de diagnóstico: Debe contar con un documento que identifique los indicadores y patrones de movilidad de personas y bienes, así como de las características a nivel regional.

b) Etapa de formulación: Se debe basar en el diagnóstico, debiendo incluir objetivos, las estrategias, metas, programas y proyectos, estructura financiera, viabilidad fiscal, indicadores de seguimiento y evaluación.
c) Etapa de ejecución: Es el desarrollo e implementación de las políticas, programas y proyectos.
d) Etapa de seguimiento y evaluación: Incluye monitorear el conjunto de indicadores e instrumentos de seguimiento de las metas del plan.

Artículo 8.- Visión integral del Plan Nacional de Movilidad Activa. La formulación del plan debe tener en cuenta las dinámicas territoriales, con el fin de crear redes de movilidad segura, promover el desarrollo y movilidad a nivel nacional y regional; para ello, se podrán utilizar esquemas de asociación, mecanismos de integración, convenios de cooperación interinstitucional, coordinación y armonización de las diferentes entidades competentes en materia de ordenamiento territorial.

Artículo 9.- Actualización del Plan Nacional de Movilidad Activa. La Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT deberá revisar y/o actualizar cada cinco años el Plan Nacional de Movilidad Activa, para facilitar la articulación con otros instrumentos de planificación nacional y cantonal. La persona jerarca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes aprobará el Plan Nacional de Movilidad Activa.

Artículo 10.- Participación ciudadana en el Plan Nacional de Movilidad Activa. Para la elaboración del Plan Nacional de Movilidad Activa se deberá considerar la participación ciudadana en todas las etapas del mismo; esto a través del desarrollo de un plan de comunicación que incluya una estrategia de participación y un cronograma de actividades.

Artículo 11.- Viabilidad de proyectos de movilidad activa (Intervenciones autorizadas) Todos los proyectos de movilidad activa deberán contar con un estudio técnico que contemple aspectos financieros, económicos, sociales, ingenieriles, ambientales y legales.

Artículo 12.- Creación de la Unidad de Movilidad Activa. Con el objetivo de formalizar, y promover el uso de medios de transporte de movilidad activa, se crea la Unidad de Movilidad Activa en la Dirección de Proyectos del Cosevi.

Artículo 13.- Funciones de la Unidad de Movilidad Activa. Serán las siguientes:

a) Apoyar con asesoría a las diferentes entidades públicas en la elaboración de estudios técnicos en materia de movilidad activa.
b) Apoyar con asesoría a las diferentes entidades públicas en el diseño, inspección y construcción de la infraestructura para la movilidad activa en el país.
c) Proponer la creación de convenios y mecanismos de cooperación con organismos locales y sector privado, para desarrollar y difundir conocimientos especializados, con el fin de apoyar a los organismos locales en el desarrollo de los planes y estrategias de infraestructura para movilidad activa y seguridad vial.
d) Gestionar con las entidades públicas y privadas, la capacitación en temas de movilidad activa y la realización de programas de una nueva cultura de movilidad.
e) Recopilar, gestionar, analizar y disponer de datos para la toma de decisiones en los proyectos/programas de movilidad activa. Entre otros, datos sobre las personas que usan las redes de infraestructura ciclista, sobre los sistemas públicos de bicicletas, características y extensión de la red, el reparto modal.

Artículo 14.- De las funciones de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. Como complemento a las funciones de la Unidad de Movilidad Activa, a la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT le corresponderán las siguientes funciones:

a) Coordinar la elaboración y liderar, en conjunto con la Unidad de Movilidad Activa del Cosevi, la implementación del Plan Nacional de Movilidad Activa.
b) Coordinar con las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes involucradas en la articulación de políticas y planes de movilidad activa para que estos resulten congruentes con con otros instrumentos de planificación nacional.
c) Dar seguimiento y monitoreo al Plan Nacional de Movilidad Activa y articular con los gobiernos locales, para la interconexión de los planes cantonales de movilidad integrada y seguridad ciclística. Lo anterior de acuerdo con el capítulo III, artículo 7 de la Ley N° 9660.

CAPÍTULO III
Infraestructura para la movilidad ciclista

Artículo 15.- Principios de diseño de infraestructura ciclista. Para cumplir con los fines esperados, los diseños de infraestructura ciclística deberán cumplir los siguientes principios:

a) Coherente: La red debe contar con una configuración uniforme que considera los perfiles y características de las personas que la utilizan. Esta red debería formar un sistema integrado y coherente que integre orígenes y destinos, a través de una consistencia de imagen, continuidad en su trazado y características físicas y con señalización pertinente y adecuada.

b) Conectiva: La red debe permitir la vinculación con otras rutas del sistema vial, nodos de integración con transporte público, así como unir de manera efectiva orígenes y destinos existentes y potenciales, evitando rutas aisladas sin salida o desvíos innecesarios.

c) Segura: Para el diseño de infraestructura se debe evitar los encuentros con tránsito motorizado de alta velocidad, ya sea disminuyendo la velocidad de los vehículos con motor o creando una separación física entre estos y las bicicletas, poniendo especial atención en los cruces.

d) Directa: La red de infraestructura ciclista debe propiciar rutas lo más directas posibles, con pocas detenciones o desvíos innecesarios, buscando siempre un desplazamiento lógico para la persona usuaria.

e) Cómoda: Mediante el diseño vial y su adecuado mantenimiento, la red de infraestructura ciclista debe contar con superficies adecuadas, carriles con ancho apropiado para la circulación ciclista e infraestructura continua. Además, las rutas se deben diseñar para minimizar el paso por intersecciones reguladas por semáforo y para propiciar zonas de circulación frescas y con sombra, considerando el esfuerzo físico que realiza.

f) Atractiva: Una ruta atractiva debe tener un entorno seguro y amable en cuanto a la estética arquitectónica, desde los aspectos de paisaje a la oferta de puntos de acceso y actividades posibles de desarrollar.

Artículo 16.- La bicicleta como vehículo. Con el objeto de otorgar el mayor grado de eficiencia a los desplazamientos ciclistas, la bicicleta se considera un vehículo, por tanto se debe promover y respetar su circulación como un vehículo más en las vías públicas.

Artículo 17.- Oficialización de la Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística. Con el objetivo de normar las características técnicas de la infraestructura cicloinclusiva se oficializa la "Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística" emitida por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y

Transportes, la cual constituye parte integral de este Decreto Ejecutivo. La versión oficial de dicha Guía estará disponible en el Centro de Información y Documentación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ubicado en su Sede Central, frente al costado oeste de Plaza González Víquez y estará publicada en la página Web del MOPT (www.mopt.go.cr) en el apartado Biblioteca Digital, en el sitio Repositorio Sectorial, una vez que entre en vigencia el presente Decreto Ejecutivo con su publicación en el Diario Oficial.

La "Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística" es de acatamiento obligatorio para todas las instituciones públicas. En virtud de la Rectoría Técnica que ostenta el MOPT, a la luz de lo dispuesto en el artículo 2 inciso a de la Ley No.3155 y sus reformas, dicha guía aplicará también a los Gobiernos Locales para sus proyectos de movilidad activa.

Artículo 18.- Actualización de la guía de diseño y señalización de facilidades ciclo-inclusivas. La "Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística" será revisada al menos cada dos años para efectos de actualización. Para convocar dicho proceso se deberá hacer una consulta pública acorde con la normativa vigente. Los interesados podrán registrarse ante el Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial del MOPT, lo anterior, con el fin de formar parte de la base de datos de grupos de interés en materia de movilidad activa.

CAPÍTULO IV
Intermodalidad

Artículo 19.- Planificación intermodal. La Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT en conjunto con la Unidad de Movilidad Activa del Cosevi, el INCOFER y el CTP deberán incluir en la planificación de los nodos de integración de los proyectos de transporte público masivo, los elementos que faciliten la intermodalidad de las personas usuarias.

Artículo 20.- Modelos de Sistemas de Bicicletas Públicas. Para la promoción del uso de la bicicleta y el fortalecimiento del modelo de movilidad activa, en la implementación de los sistemas de bicicletas públicas establecidos en el artículo 13 de la Ley Nº 9660, se podrá considerar la utilización de los siguientes modelos, sin limitarse a ellos:

a) Estaciones fijas de alquiler de bicicletas: Consiste en el alquiler y devolución de bicicletas en las estaciones establecidas en un sitio permanente.

b) Sistema mixto de alquiler de bicicletas: Consiste en que las bicicletas se alquilan en estaciones específicas, pero pueden ser devueltas en cualquier estación de alquiler.
c) Esquema libre de distribución de bicicletas: En este sistema no se necesita de una red fija de puntos de préstamo/devolución. Las bicicletas se encuentran distribuidas por toda la ciudad.
d) Alquiler de bicicletas eléctricas: Consiste en que las bicicletas se alquilan y se devuelven en un lugar fijo y que deben recargarse en las estaciones de alquiler.
e) Alquiler de bicicletas para transporte de carga: en este sistema se requiere de un modelo de estaciones fijas de alquiler, donde a las bicicletas se les adiciona/acopla equipo para el transporte de carga.

Artículo 21.- Características mínimas de las bicicletas de sistemas públicos. Para la circulación segura de las personas usuarias de los sistemas de bicicletas públicas, las bicicletas serán concebidas para altos flujos de trabajo pesado, para múltiples viajes diarios, con características que las haga accesibles a toda la población como lo son: graduar la altura del asiento, sin barra del medio o que la barra sea baja.

Asimismo, las bicicletas contarán con las siguientes características mínimas:

a) Sistema de frenos que detenga el vehículo y a sus ocupantes por completo.
b) Llantas en buen estado de conservación (sin fisuras, hilos o costuras expuestas).
c) Un timbre o campana.
d) Luz frontal de color blanca o amarilla para utilizarse en la noche o cuando las condiciones climáticas así lo requieran.
e) Dispositivos retrorreflectivos de color rojo en la parte posterior.
f) Dispositivos retrorreflectivos en los pedales y en cada uno de los aros de color ámbar.
g) Un marco o estructura en buen estado (sin quebraduras o fisuras)
h) Una identificación visible en la bicicleta que permita identificar el nombre comercial del proveedor del servicio.
i) En caso de ser bicicletas asistidas no deberán de alcanzar velocidades máximas de 25km/h

Artículo 22.- Componentes mínimos a considerar de los sistemas de bicicletas públicas. Para brindar un adecuado y ágil servicio de sistema de alquiler de bicicletas públicas, se deberán considerar al menos los siguientes componentes:

a. Estructura gerencial y administrativa: corresponde a la parte responsable de la operación del sistema de bicicletas públicas y de las coordinaciones con las diferentes instituciones, es responsable de las mediciones y respuesta en relación a la oferta y demanda del servicio por parte de la población.

b. Afiliación y atención: corresponde al mecanismo de accesibilidad del sistema, para su afiliación y acceso a servicios de atención a la persona usuaria.

c. Distribución y localización de estaciones: se refiere a la ubicación de las estaciones de bicicletas y los mecanismos de distribución de las mismas entre las distintas estaciones. Dichas ubicaciones, bajo un estudio previo, serán revisadas por el Municipio correspondiente, en caso de rutas cantonales o, en caso de ubicarse en rutas nacionales, deberán ser aprobadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

d. Estaciones: debe ser de fácil acceso a toda la población, pueden estar en espacio público establecido por cada municipio y con un debido permiso de uso de suelo para este sistema. En el caso que se necesiten estaciones sobre carreteras nacionales, se debe coordinar con el MOPT. Deben contar con las siguientes características:

a. Señalización horizontal para delimitar el espacio que deben ocupar los vehículos. Se debe evitar la invasión de áreas peatonales, de forma preferente el emplazamiento se realizará sobre la franja de estacionamiento de la vía.
b. Señalización vertical que permita la fácil ubicación de la estación por parte de la persona usuaria. Debe contar con señales de destinos y mapas para orientar acerca de los sitios de interés cercanos.
c. En el caso de servicios de bicicletas es aconsejable que cuenten con estantes o puntos de anclaje, para que tengan un orden dentro del espacio asignado o evitar que las bicicletas caigan.
d. Las estaciones que se encuentren en calzada deberán estar confinadas a través de bolardos, para evitar que vehículos motorizados invadan el espacio asignado.

En caso que el sistema utilizado no cuente con un sistema de estaciones fijas y las bicicletas puedan ser alquiladas o devueltas en cualquier lugar, los proveedores del servicio deberán de asegurarse que las mismas no obstruyan el paso de peatones en las aceras y rampas o de vehículos en la vía pública.

e. Bicicletas: Las bicicletas deberán cumplir con lo estipulado en el artículo 21 del presente Reglamento, adicionalmente y conforme lo establecido en la Ley N° 7600, el proveedor del servicio deberá destinar al menos un 5% de su flota con bicicletas asistidas para personas con discapacidad y un 5% de bicicletas acondicionadas con asientos para niños como pasajeros.

f. Centro de control y monitoreo: es el espacio físico o nodo donde se controla, da mantenimiento y almacenamiento a las bicicletas, se puede definir como el centro de operación del sistema; por lo anterior es recomendable que este centro se encuentre en una ubicación estratégica para dar soporte a la logística de distribución y redistribución de las bicicletas.

g. Mecanismos de logística de redistribución y recarga: se refiere a la operación y mantenimiento de las bicicletas con el propósito de optimizar el balanceo de las mismas en toda el área de influencia, por lo que se recomienda considerar:

-Pendientes altas

-Baja accesibilidad ciclista

-Efecto margen

-Demanda espacial

-Demanda temporal

-Excesivo uso en ciertas estaciones

En aquellos supuestos en que para ejecutar las funciones de redistribución y funcionamiento operativo de los sistemas de bicicletas públicas se haga uso de vehículos cero emisiones, el proveedor podrá hacer uso de los beneficios que otorga la

Ley de Incentivos para la promoción del transporte eléctrico, Ley N° 9518 del 28 de enero del 2018.

h. Infraestructura y sistemas de mantenimiento: para el adecuado servicio se deben considerar los tiempos de mantenimiento de todos los componentes del sistema, como también disponer de un porcentaje de bicicletas para la sustitución de bicicletas dañadas. Los mantenimientos pueden ser locales y remotos, según sean las averías.

i. Sistemas de información de educación vial: con el fin de crear una cultura de la movilidad segura en las personas usuarias de los sistemas públicos de bicicleta, los proveedores del servicio deberán facilitar información de buenas prácticas de conducción y parqueo de los vehículos.

Artículo 23.- Derechos de las personas usuarias. Los proveedores de los sistemas públicos de bicicletas están obligados a contar con un seguro que cubra lesiones o defunción de las personas usuarias que se vean involucradas en un incidente vial durante el uso del servicio, así mismo deberán contar con un seguro de responsabilidad civil, que cubra los daños ocasionados por las personas usuarias durante la utilización del servicio.

Los prestadores de servicio deberán contar con servicios de asistencia telefónico o vía electrónica para que las personas usuarias puedan resolver dudas, reportar fallas en el sistema o solicitar ayuda en caso de incidentes viales.

Artículo 24.- Obligaciones de las personas usuarias. Las personas usuarias del sistema de bicicletas públicas para circular en las vías públicas, deberán cumplir con lo estipulado en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078, la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N° 9660 y sus reglamentos.

Artículo 25.- Funcionamiento del sistema de bicicletas públicas. El funcionamiento del sistema de bicicletas públicas será definido por cada municipio que lo implemente, mediante la regulación respectiva, que incluya como mínimo requisitos de autorización y causales de levantamiento de la misma. Los gobiernos locales podrán contar con el acompañamiento de la Unidad de Movilidad Activa para la puesta en marcha, implementación y seguimiento de los sistemas de bicicletas públicas.

Artículo 26.- Recolección de datos abiertos de los sistemas de bicicletas públicas. Con la finalidad de mejorar los procesos de planificación, los proveedores de los sistemas de bicicletas públicas deberán suministrar a la Unidad de Movilidad Activa del Cosevi y al Municipio respectivo, los datos relacionados con los recorridos de las personas usuarias, la duración de los mismos, origen y destino final, perfil de persona usuaria suscrito al sistema, tipo de bicicleta y otros datos relevantes del viaje. La periodicidad del suministro de estos datos se definirá por mutuo acuerdo entre las partes involucradas. Para tales efectos deberá verificarse el cumplimiento de lo establecido en la Ley de Protección de la Persona Frente al Tratamiento de sus Datos Personales N° 8968.

La Unidad de Movilidad Activa definirá una especificación estándar de los datos a suministrar.

CAPÍTULO V

Educación y cultura de la Movilidad Activa

Artículo 27.- Infraestructura y promoción. Los programas y proyectos de infraestructura contemplados en los planes de movilidad activa deberán contar con una estrategia de promoción, educación y comunicación hacia las personas usuarias de las vías públicas de la comunidad donde se esté implementando la iniciativa, con el fin de incentivar el uso de este medio de transporte y la convivencia de paz entre las distintas personas usuarias.

Artículo 28.-La promoción de la movilidad activa en la educación nacional. Al Ministerio de Educación Pública le corresponde promover el desarrollo y la consolidación de un sistema educativo que incluirá de forma integral la temática de movilidad segura, incluyendo movilidad activa y convivencia de paz entre las distintas personas de la comunidad educativa. Para ello desarrollará temáticas entre las distintas personas de la comunidad educativa en los diferentes ciclos de Preescolar, Educación General Básica, Media, Diversificada, técnico profesional y vocacional a través de la generación de espacios participativos para incentivar hábitos, conductas, habilidades y destrezas orientadas a fomentar actitudes y prácticas responsables en los peatones, ciclistas, pasajeros y conductores, para la reducción de los accidentes viales. Lo anterior según lo emanado de la Política Curricular vigente aprobada por el Consejo Superior de Educación.

El Ministerio de Educación Pública, en conjunto con MOPT y el Cosevi, establecerá las acciones interinstitucionales para el cumplimiento en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, Ley N° 9078 y sus reformas, por medio de convenios de cooperación.

Artículo 29.- Promoción de la movilidad activa en instituciones públicas. Las instituciones públicas deberán promover entre las personas funcionarias el uso de las bicicletas como medio de transporte y para ello, podrán realizar las inversiones establecidas en los incisos a) y b) del artículo 12 de la Ley N° 9660, en concordancia con el Decreto Ejecutivo Nº 41427-MOPT "Promoción de la Movilidad Sostenible en las Instituciones de la Administración Pública Central".

Las personas usuarias que asisten a las instituciones públicas haciendo uso de la bicicleta como medio de transporte, podrán hacer uso de los espacios acondicionados para parquear dicho vehículo. Cuando no exista el espacio disponible deberán hacer uso de los parqueos públicos, previa coordinación con la Administración.

CAPÍTULO VI
Incentivos

Artículo 30.- Incentivos Fiscales. Las empresas y los patronos que inviertan en infraestructura para favorecer el uso de la bicicleta en sus empresas o comercios y que deseen deducir los gastos indicados en el artículo 12 de la Ley N° 9660 del 24 de febrero de 2019, deberán hacerlo registrándolos en la Declaración del Impuesto sobre la Renta, en el cierre del periodo fiscal correspondiente; cumpliendo con lo establecido en la Ley N° 7092, denominada Ley de Impuesto sobre la Renta del 21 de abril de 1988 y sus reformas, y el Decreto Ejecutivo N° 18445-H Reglamento a Ley del Impuesto sobre la Renta del 09 de setiembre de 1988 y sus reformas.

Para cada gasto mencionado en los incisos del artículo 12 de la Ley No. 9660, debe ser aplicable por parte de las empresas o personas físicas en su condición de patronos; como gasto en la renta bruta anual del Impuesto sobre la Renta; solamente por una única vez independientemente del periodo fiscal en que se genere el mismo.

Artículo 31- Otros Incentivos. Se autoriza a las instituciones públicas y gobiernos locales a crear incentivos no económicos con la finalidad de incentivar, reconocer y distinguir públicamente a aquellas empresas, instituciones y patronos que contribuyan a la mejora de la cultura de movilidad activa del país. Entiéndanse incentivos no económicos como por ejemplo certificados, reconocimientos públicos, trofeos, entre otros de similar naturaleza.

CAPÍTULO VII

Disposiciones Finales

Artículo 32.- Modificaciones. Adiciónese un inciso g) en el artículo 3 del Decreto Ejecutivo N° 27789-MOPT "Reglamento a la Ley Reguladora de Estacionamientos Públicos", del 8 de abril de 1999, publicado en La Gaceta N° 76 del 21 de abril de 1999, para que se lea de la siguiente forma:

(...)

f) El espacio asignado a las bicicletas deberá tener un elemento de soporte o apoyo que no podrá ser utilizado por las motocicletas.

Artículo 33.- Financiamiento. Las fuentes de financiamiento para alcanzar los objetivos de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N°9660, son los estipulados en el artículo 15 de dicha Ley, esto en el entendido que no van a darse recursos adicionales, a los previamente contemplados por dicha Ley.

Transitorio I. La Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT contará con un plazo de 18 meses para la elaboración del Plan Nacional de Movilidad Activa, contados a partir de la publicación del presente reglamento en el diario oficial La Gaceta.

Transitorio II. En un plazo de seis meses a partir de la publicación del presente reglamento, el CTP, la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT y la Unidad de Movilidad Activa de la Dirección de Proyectos del Cosevi, deberán establecer una mesa de trabajo en conjunto con los operadores de transporte público, INCOFER, ARESEP y los actores que se consideren pertinentes, para establecer una propuesta de Reglamento que facilite a las personas ciclistas su desplazamiento intermodal. Dicho reglamento establecerá las condiciones para el acceso a terminales, parqueo seguro, traslado de bicicletas en las unidades y demás elementos que la mesa de trabajo considere pertinentes.

Transitorio III. En un plazo de doce meses a partir de la publicación del presente reglamento en el Diario Oficial La Gaceta, la Dirección General de Educación Vial del MOPT, deberá incluir dentro de los contenidos del Manual del Conductor (Manual Oficial de Educación y Seguridad Vial) lo siguiente y sin limitarse a: pirámide de movilidad, señalética ciclo-inclusiva, correcto adelantamiento de bicicletas en la vía pública por parte de los vehículos automotores, implementos de seguridad para ciclistas, normas de circulación en la vía pública, pacificación de vías, sistema mecánico de la bicicleta y lo dispuesto en la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N° 9078.

Transitorio IV. En un plazo de seis meses a partir de la publicación del presente reglamento en el Diario Oficial La Gaceta, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito en conjunto con la Unidad de Movilidad Activa y en coordinación con los Gobiernos Locales, deberán generar una Guía Técnica que facilite la implementación de los sistemas de bicicletas públicas.

Artículo 34.- Vigencia. Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los nueve días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve.

CARLOS ALVARADO QUESADA

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
SAN JOSÉ, COSTA RICA

RODOLFO MÉNDEZ MATA
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

GUISELLE CRUZ MADURO
MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA

RODRIGO A. CHAVES ROBLES
MINISTRO DE HACIENDA

1 vez.—(D42111-IN2019418099).