

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 Ciclista”; 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 N° 9660, del 24 de febrero de 2019, denominada “Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista”.

II.- Que conforme lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista, 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 ciclista.

III.- Que según lo establecido en el artículo 9 inciso g) de la Ley N° 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 ciclista, 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 Ciclista.

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 Ciclista, 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 séptimo 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 N° 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 ciclista.

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 Ciclistica, 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 Ciclistica, 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 N° 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 ciclista, 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 ciclista 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 indicadores 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 jefera 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 ciclista deberán cumplir los siguientes principios:

a) **Coherente:** La red debe contar con una configuración uniforme que considere 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 Ciclista. Con el objetivo de normar las características técnicas de la infraestructura cicloinclusiva se oficializa la “Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclista” 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 N° 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 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 Ciclista 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 N° 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 Ciclista 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



RESIDENTE DE LA REPÚBLICA
SAN JOSÉ, COSTA RICA


RODOLFO MENÉNDEZ MATA
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES


GUISELLE CRUZ MADURO
MINISTRA DE EDUCACIÓN PÚBLICA


RODRIGO A. CHAVES ROBLES
MINISTRO DE HACIENDA