

**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) Ciclovia 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) Ciclovia 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) Ciclovias: 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.º 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 si 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 adelantarlo, 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 ciclista, redistribución 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.º 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 CICLISTA

#### 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.º 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.º 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.º 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.º 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.º 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.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, de 4 de octubre de 2012.

**ARTÍCULO 18-** Se reforma la Ley N.º 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.º 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.º 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 ciclista, 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 Ciclista.

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 Ciclista, los que serán utilizados para el cumplimiento exclusivo de dicha ley, a excepción del inciso b) del artículo 5 de la Ley N.º 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.

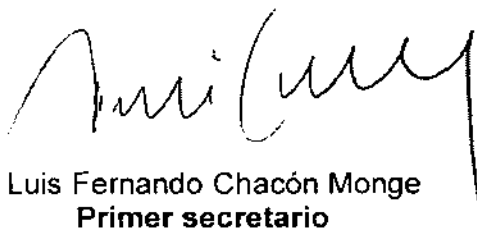
Rige a partir de su publicación.

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

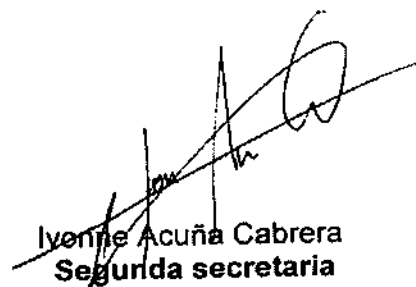
COMUNÍCASE AL PODER EJECUTIVO



Carolina Hidalgo Herrera  
Presidenta



Luis Fernando Chacón Monge  
Primer secretario



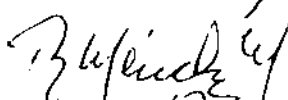
Ivonne Acuña Cabrera  
Segunda secretaria

---

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

Ejécútese 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*