

DECRETO EJECUTIVO N° _____-MOPT-H

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, EL MINISTRO DE HACIENDA
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 de la Ley N° 3155 “Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas”, del 05 de agosto de 1963 y sus reformas; Ley N° 8131 “Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos” del 18 de setiembre de 2001 y sus reformas; Ley N° 9078 “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial”, del 04 de octubre de 2012 y sus reformas; Ley N° 6324 “Ley de Administración Vial”, del 24 de mayo de 1979 y sus reformas; Ley N° 6227 “Ley General de Administración Pública” del 02 de mayo de 1978 y sus reformas y la Ley N° 9660 “Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista” del 02 de abril de 2019.

CONSIDERANDO:

I.- Que es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus órganos adscritos, la ejecución de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista N° 9660, publicada en el Alcance N° 76, en la Gaceta N° 65 del 2 de abril de 2019.

II.- Que conforme lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 9660, 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 No.6324, 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 N° 9660.

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

VI.- 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.

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

VIII.- Que la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista N° 9660, 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.

IX.- Que se han invisibilizado los procesos de valoración sistemática de componentes de movilidad segura tanto para los peatones como a los demás medios de movilidad activa. 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.

X.- Que para cumplir con el objeto de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista 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.

XI.- Que conforme a lo dispuesto en el artículo 2 inciso a de la 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.

XII.- Que según lo dispuesto en el artículo 10 inciso a) del Decreto Ejecutivo No. 40137-MOPT “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”

XIII.- Que de acuerdo al Transitorio I de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista N° 9660, 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.

XIV.- 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 _____ de la Sesión Ordinaria _____ del _____ de _____ de _____. **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 Ciclista”, de igual manera se 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 facilite 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 y en 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:

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.

Cosevi: Consejo de Seguridad Vial.

CTP: Consejo de Transporte Público.

Incentivos no económicos: Corresponden a aquellas iniciativas que buscan hacer un reconocimiento público sin que esto implique un desembolso del Presupuesto Nacional.

INCOFER: Instituto Costarricense de Ferrocarriles.

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 .

Ley N° 9660: Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística.

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

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.

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 de

Pasajero de bicicleta: Persona adicional que viaja en la bicicleta, la cual será transportada en un asiento complementario; si esta es menor de seis años, debe ir acompañada por una persona mayor de quince años.

Otros vehículos de movilidad activa: se incluyen a aquellos vehículos de movilidad activa diferente a las bicicletas y los mismos no podrán superar una velocidad mayor a los 25 km/h.

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 red interurbanas la conexión entre diversos centros de población.

CAPÍTULO II

Planificación de la Movilidad Activa

Artículo 5.- Creación de la Unidad de Movilidad Activa. Con el objetivo de formalizar, promover, y regular el uso de medios de transporte de movilidad activa, se crea la Unidad de Movilidad Activa en la Dirección de Proyectos del Cosevi.

Artículo 6.- Funciones de la Unidad de Movilidad Activa. Serán las siguientes:

- a) Coordinar la elaboración y liderar en conjunto con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, 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 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.
- d) Apoyar con asesoría a las diferentes entidades públicas en la elaboración de estudios técnicos en materia de movilidad activa
- e) Apoyar con asesoría a las diferentes entidades públicas en el diseño, inspección y construcción de la infraestructura para la movilidad activa en el país.
- f) Proponer la creación de convenios y mecanismos de cooperación con organismos locales y sector privado para desarrollar y difundir conocimientos especializado para apoyar a los organismos locales a fin de desarrollar los planes y estrategias de infraestructura para movilidad activa y seguridad vial.
- g) Gestionar con las entidades públicas y privadas la capacitación en temas de movilidad activa y realización de programas de una nueva cultura de movilidad.
- h) Recopilar, gestionar, analizar y disponer de datos para la toma de decisiones en los proyectos/programas de movilidad activa. Como ejemplo, sin limitarse a: 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 7.- 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 8.- 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 9.- 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 10.- 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 11.- Actualización del Plan Nacional de Movilidad Activa. La Unidad de Movilidad Activa en conjunto con 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 12.- 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 13.- 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.

CAPÍTULO III

Infraestructura para la movilidad ciclista

Artículo 14.- Principios de diseño de infraestructura ciclista. Los siguientes principios son fundamentales para orientar y asegurar que los diseños de infraestructura ciclista, para cumplir con los fines esperados, por lo que debe ser:

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 debe propiciar rutas lo más directas posibles y con pocas detenciones. 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 debería contar con superficies adecuadas, carriles con ancho apropiado para la circulación ciclista e infraestructura continúa. 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 15.- 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 16.- Oficialización de la Guía Técnica de Diseño para la Infraestructura Ciclística. 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 17.- 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 18.- Planificación intermodal. La Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT en conjunto con la Unidad de Movilidad Activa del Cosevi, 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 los usuarios.

Artículo 19.- 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 específicos 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 20.- Características mínimas de las bicicletas de sistemas públicos. Para la circulación segura de las personas usuarias de los sistemas de bicicletas públicas se recomienda que las bicicletas sean concebidas para altos flujos, de trabajo pesado por

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 sea, que la barra sea baja.

Asimismo, se recomienda que las bicicletas cuenten con las siguientes características mínimas:

- a) Sistema de frenos que detenga el vehículo y 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.

Artículo 21.- Componentes mínimos a considerar de los sistemas de bicicletas públicas.

Para brindar un adecuado y ágil servicio de sistema de alquiler de bicicletas públicas, deberá 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 al usuario .

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 en caso de

tratarse de rutas cantonales por el Municipio correspondiente 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 del usuario. 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 evitar que las bicicletas caigan o tengan un orden dentro del espacio asignado.
- d. Las estaciones que se encuentren en calzada deberán estar confinadas a través de bolardos para evitar que vehículos motorizados invadan el espacio asignado.

e. Bicicletas: Las bicicletas deberán cumplir con lo estipulado en el artículo 18 del presente Reglamento, adicionalmente y de conforme a lo establecido en la Ley N° 7600 el proveedor del servicio deberá de destinar al menos un 5% de su flota para personas con discapacidad y un 5% de bicicletas acondicionadas con asientos para niños.

f. Centro de control y monitoreo: es el espacio físico o nodo donde se controla, da mantenimiento y almacenamiento a las bicicletas, se puede determinar 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

Se recomienda hacer uso de vehículos cero emisiones para las funciones de redistribución y funcionamiento operativo de los sistemas de bicicletas públicas. A efectos de cumplir dicha recomendación el proveedor de servicios podrá hacer uso de los beneficios que otorga la Ley de Incentivos para la promoción para el transporte eléctrico, Ley N° 9518 del 28 de enero del 2018. Esto con el fin de que los sistemas de bicicletas públicas compartidas contribuyan con la reducción de emisiones de carbono.

h. Infraestructura y sistemas de mantenimiento: para el adecuado servicio se debe 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 los usuarios de los sistemas públicos de bicicleta, los concesionarios deberán proveer de información de buenas prácticas de conducción y

parqueo de los vehículos. Como por ejemplo, pero sin limitarse a ello: videotutoriales y notificaciones a través de su plataforma.

Artículo 22.- 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 los usuarios que se vean involucrados 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 los usuarios durante la utilización del servicio.

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

Artículo 23.- Obligaciones de las personas usuarias. Los usuarios 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 N° 9660 y sus reglamentos.

Artículo 24.- Funcionamiento del sistema de bicicletas públicas. El funcionamiento del sistema de bicicletas públicas será definido por cada municipio que lo implementen, 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 25.- Recolección de datos abiertos de los sistemas de bicicletas públicas. Con la finalidad de mejorar los procesos de planificación, los concesionarios 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. Lo anterior, conforme 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

Cultura de la Movilidad Activa

Artículo 26.- 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 27.- 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 y 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 que son acondicionados para parquear dicho vehículo y cuando no exista el espacio disponible se deberá hacer uso de los parqueos públicos, con previa coordinación con la administración.

CAPÍTULO VI

Incentivos

Artículo 28.- 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 período 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 N° 9660, se podrá acceder a dicha deducción una única vez por período fiscal correspondiente, según las necesidades de cada empresa o patrono.

Artículo 29.- 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.

CAPÍTULO VII

Reformas a otros Reglamentos

Artículo 30.- Reforma. 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:

(...)

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

CAPÍTULO VIII

Disposiciones Finales

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

Transitorio II. Como complemento al capítulo IV y en concordancia al Transitorio III de la Ley N° 9660, en un plazo de seis meses a partir de la publicación del presente reglamento, el CTP en conjunto con 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 el mecanismo que facilite a los 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 tres 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) temáticas referentes 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 los Gobiernos Locales deberán generar una Guía Técnica que facilite la implementación de los sistemas de bicicletas públicas.

Artículo 30.- Vigencia. Rige a partir de su publicación en el diario oficial La Gaceta.

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

Publíquese.-

Carlos Alvarado Quesada

Rodolfo Méndez Mata
Ministro de Obras Públicas y Transportes

Rodrigo Chaves Robles
Ministro de Hacienda
