ÁREA COMISIONES LEGISLATIVAS VIII

EXPEDIENTE N.º 21.318

CONTIENE

TEXTO ACTUALIZADO CON MOCIONES APROBADAS VÍA ART 148 BIS EN LA SESIÓN ORDINARIA N.°43 DEL PLENARIO LEGISLATIVO DEL 02-03-2021

03-03-2021

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY DE MOVILIDAD PEATONAL

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1- Objeto
La presente ley tiene como objeto establecer las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, como competencia de las corporaciones municipales y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus Consejos.

ARTÍCULO 2- Fines
Son fines de esta ley:
a) Garantizar el derecho a una movilidad inclusiva, de forma integral en todos los entornos físicos, atendiendo el principio de igualdad.
b) Atribuir, como competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus Consejos, la construcción y el mantenimiento de las aceras y todos sus componentes en la red vial nacional.
c) Trasladar a las corporaciones municipales, con carácter exclusivo, la gestión de las aceras en la red vial cantonal; lo que incluye el diseño, la construcción, la conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación de este espacio, que incluye tanto las aceras propiamente como todos los elementos de las infraestructuras peatonales que necesarios para asegurar una movilidad inclusiva, como infraestructura verde, iluminación y otros elementos, y considerando los criterios de accesibilidad contemplados por la Ley 7600.

d) Establecer las normas legales que permitan a los entes municipales la planificación, administración, mantenimiento, financiamiento de las aceras.
e) Introducir los planes cantonales de movilidad sostenible como un instrumento de planificación de acatamiento obligatorio para el sector municipal.

ARTÍCULO 3- Declaratoria de interés público
Se declara de interés público la movilidad peatonal integral, incluyendo sus traslapes con otros tipos de movilidad. La promoción y divulgación, tanto de esta declaratoria como de la presente ley, estarán a cargo de las municipalidades, y contarán con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), del Consejo Nacional de Transporte Público (CTP), del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), del Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI), del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA), del Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM), de la Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL), de la Asociación de Alcaldes e Intendentes (ANAI), del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH), del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), de las compañías prestadoras de servicios de electricidad, de las compañías de suministro de agua potable, de las compañías de telecomunicaciones e infraestructura de redes, del Instituto de Desarrollo Rural (INDER), de la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad (DINADECO), del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS), Ministerio de Salud, Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), el Instituto Costarricense de Turismo (ICT) y las Asociaciones de Desarrollo Integral.

ARTÍCULO 4- Principios
La movilidad peatonal se basa en los siguientes principios:
a) Movilidad inclusiva: consiste en la jerarquización de la movilidad segura y sostenible, estableciendo el orden de prioridad en el uso de espacios públicos y los distintos medios y modos de transporte. La jerarquización los ubica, por su orden, así: peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga, automóviles y demás medios de transporte.
b) Protección a la vida: consiste en asegurar el principio constitucional de la inviolabilidad de la vida humana consagrado en el artículo 21 de la Constitución Política de Costa Rica.
c) Calidad de vida: busca garantizar un alto nivel de bienestar, de conformidad con lo establecido por la Constitución Política en el artículo 50, a través de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.
d) Pacificación vial: principio que procura diseñar, operar y mantener las vías públicas con el fin de mejorar su seguridad y accesibilidad para todas las personas, así como disminuir la contaminación por ruido y de partículas en el aire.
e) Integridad y accesibilidad: principio dirigido a uniformar todas las estructuras de movilidad peatonal para asegurar la accesibilidad de todas las personas sobre la base de la igualdad y la inclusión.
f) Paisajes urbanos: espacios urbanos y espacios peatonales horizontales generados a partir de patrones estándar para adecuarlos a los contextos humanos, culturales, sociales, económicos y entornos cantonales.

g) Transparencia: Asegurar el acceso a la información pública en los departamentos administrativos de conformidad con el artículo 30 de la Constitución para aumentar la certidumbre en cuanto al manejo y distribución de los recursos asignados a los fines de esta ley.
h) Coordinación interinstitucional: función de articular y conducir la actividad de todos los órganos y entes mencionados en el artículo 3, con competencia o vinculación a los objetivos de esta ley.

ARTÍCULO 5- Definiciones
a) Vías peatonales: Vía pública terrestre que ocupa, total o parcialmente, el área comprendida por el derecho de vía jerarquizado para un uso prioritario por parte del peatón. En dichas vías, la utilización por otros modos de transporte estará restringida o prohibida, con excepción de vehículos de emergencias y otros que las administraciones locales o nacionales consideren como indispensables con su debida justificación técnica.
b) Nodos institucionales: Espacios de alta convergencia y afluencia de personas en distintos modos de movilización, como en sitios de interés público e instituciones del Estado tales como educativas, financieras, de salud, de comercio, de servicios, entre otras.
c) Acera: Área de la vía pública destinada al uso de peatones, para garantizar la movilidad, seguridad, conectividad y otros fines y funciones sociales y económicos entre las diferentes partes de un territorio determinado.
En dicho espacio se dará prioridad a la circulación de peatones y la instalación de servicios, pero se permitirá el uso compartido con otros medios de transporte siempre y cuando su diseño sea compatible con el uso prioritario.
d) Accesibilidad: conjunto de medidas técnicas destinadas a garantizar la circulación de personas con discapacidad, en condiciones de equidad al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones.
e) Calle pública (calzada): camino que se rige por lo dispuesto en la Ley General de Caminos Públicos N.°5060.
f) Deterioro de estructura: situación de desgaste, fracturas, grietas, crecimiento de maleza en fisuras, huecos, losas con desmoronamiento, escalonamiento y cualquier otro defecto o impedimento que imposibilite o dificulte la circulación de las personas.
g) Espacio público: Se entiende como el conjunto de los espacios de flujos (personas, comunicaciones y bienes) de dominio público. Se construye tanto de manera física por medio de la integración y conectividad de sus partes, como de forma simbólica por las interacciones sociales que se producen en él. Por su naturaleza, es el lugar donde se expresa lo colectivo, reflejando la diversidad de población y el tipo de funcionamiento de una sociedad. Por tanto, es de dominio público, donde se reconoce el derecho a circular libremente, a la accesibilidad del espacio público y a tener una ciudad habitable: el derecho a la ciudad.
h) Movilidad sostenible: cambio de paradigma en la planeación y entendimiento de los sistemas de transporte para generar una traslación desde el concepto de transporte al de movilidad. La movilidad sostenible prioriza a la persona y considera todos los modos de transporte para satisfacer las necesidades de movilización. Busca que los individuos satisfagan las necesidades de acceso a sitios y actividades

en completa seguridad, de manera consistente con la salud humana y con la de los ecosistemas.
i) Movilidad activa: Uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse de un lugar a otro, adicionales a la movilidad peatonal, tales como, patinetas, bicicletas, sillas de rueda, patines, entre otros.
j) Obra nueva de acera: aquella que se construye en un terreno donde no existen elementos o infraestructuras previas o sustituye otras que no cumplen con parámetros mínimos de accesibilidad o cuando lo que se construye, repara en más de un 40% una acera ubicada frente a un inmueble específico.
k) Peatón: Persona que se moviliza a pie. Dentro de esta categoría se incluyen a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sea que utilizan sillas de ruedas u otros dispositivos que no permiten alcanzar velocidades mayores a 10 km/h para su movilidad.
l) Prioridad peatonal: Se refiere a jerarquización en el uso de las vías públicas y en la planificación de la movilidad, en concordancia con la promoción de modos más sostenibles y seguros.
m) Paso peatonal: espacio acondicionado, a nivel o desnivel de la vía pública, con demarcación o señalización horizontal y vertical, que tiene como finalidad facilitar y asegurar la circulación peatonal y la de los demás modos de transporte activos para cruzar de forma segura una calle.
n) Infraestructura peatonal: aquellos elementos que brindan accesibilidad, conveniencia, continuidad, seguridad, comodidad, coherencia y disfrute a las personas peatonas, formando una red que facilita todas estas condiciones. Entre ellas se encuentran, pero no se limitan a, elementos como dispositivos de soporte para la accesibilidad, cruces, sendas, dispositivos de control de flujos, señalética, mobiliario, dispositivos de soporte para la seguridad, entre otros que garanticen el cumplimiento de las condiciones anteriores.

CAPÍTULO II
GESTIÓN DE LA CALIDAD

ARTÍCULO 6- En el trazado o diseño del trayecto de toda obra nueva o de mejoramiento de la red vial, se deberá incorporar la infraestructura que garantice la movilidad peatonal segura e inclusiva. El MOPT deberá incorporar el trazado y diseño del trayecto peatonal en la ejecución de todos sus proyectos. En el caso de las corporaciones municipales se podrá definir la infraestructura peatonal vía reglamento municipal. A falta de reglamentos municipales e institucionales se adoptará la normativa técnica que apruebe el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).

ARTÍCULO 7- Los desarrolladores inmobiliarios deben entregar los proyectos finales con las obras de movilidad peatonal internas y externas que sean necesarias, de conformidad con los reglamentos o requerimientos que al respecto emitan las municipalidades. Las municipalidades no otorgarán permisos constructivos si los proyectos sometidos a su conocimiento omiten la inclusión de esas obras.

CAPÍTULO III
COMPETENCIAS

ARTÍCULO 8- Las municipalidades deberán incorporar en el plan de priorización quinquenal el mantenimiento de la red vial cantonal; y en sus planes anuales operativos, las propuestas técnicas, debidamente fundamentadas, que mejoren las condiciones de seguridad vial para los peatones. En materia de vialidad peatonal, este plan deberá incorporar las variables técnicas que permitan conectar los flujos peatonales con las principales obras de infraestructura de servicios públicos. Las municipalidades deben adoptar estas disposiciones en los reglamentos correspondientes.

En el caso de que no se incorpore dentro del plan quinquenal, las municipalidades deberán adoptar estas disposiciones en los reglamentos correspondientes.

En todo caso la municipalidad deberá tener certeza del origen presupuestario para desarrollar la estrategia del plan de acción por el que opte ejecutar.

ARTÍCULO 9- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las corporaciones municipales se arrogan la facultad de definir los criterios de priorización, considerando inicialmente nodos institucionales, centros educativos y de atención primaria.

Entre sus funciones se encuentran brindar accesibilidad de manera segura a oportunidades de ocio, económicas, educativas y laborales, así como habilitar actividades de socialización y disfrute de dichos espacios.

ARTÍCULO 10- Las entidades públicas y privadas que realicen obras o colocación de cualquier tipo de mobiliario en zonas destinadas a la movilidad peatonal, tanto en vías nacionales como en cantonales, previo a cualquier intervención, deberán contar con la aprobación de la respectiva corporación municipal, que establecerá los criterios de diseño, de acuerdo con sus requerimientos y necesidades. Las corporaciones municipales, vía reglamento, podrán definir sus propios anchos mínimos de circulación peatonal libres de obstáculos. A falta de reglamentos municipales e institucionales se adopta normativa técnica nacional definida por el INVU.

ARTÍCULO 11- Las corporaciones municipales y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus concejos, se encuentran facultados para colocar en las aceras, cualquier dispositivo necesario para garantizar la seguridad de los ciudadanos y proteger la infraestructura pública, siempre y cuando se respete el ancho mínimo de circulación peatonal libre de obstáculos definido en el reglamento respectivo para este efecto.

ARTÍCULO 12- Es responsabilidad de todo ciudadano de velar por el cuido y resguardo de la infraestructura pública de las aceras.

CAPÍTULO IV
FINANCIAMIENTO, TASAS Y MULTAS

ARTÍCULO 13- Modifíquese el artículo 83, Ley N.º 7794 del Código Municipal, para que el texto indique lo siguiente:
Artículo 83- Por los servicios que preste, la municipalidad cobrará tasas y precios, que se fijarán tomando en consideración su costo más un diez por ciento (10%) de utilidad para desarrollarlos. Una vez fijados, entrarán en vigencia treinta días después de su publicación en La Gaceta.

Los usuarios deberán pagar por los servicios de alumbrado público, limpieza de vías públicas, recolección separada, transporte, valorización, tratamiento y disposición final adecuada de los residuos ordinarios, mantenimiento de parques y zonas verdes, servicio de policía municipal, mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras y cualquier otro servicio municipal urbano o no urbano que se establezcan por ley, en el tanto se presten, aunque ellos no demuestren interés en tales servicios.

En el caso específico de residuos ordinarios, se autoriza a las municipalidades a establecer el modelo tarifario que mejor se ajuste a la realidad de su cantón, siempre que este incluya los costos, así como las inversiones futuras necesarias para lograr una gestión integral de residuos en el municipio y cumplir las obligaciones establecidas en la Ley para la Gestión Integral de Residuos, más un diez por ciento (10%) de utilidad para su desarrollo. Se faculta a las municipalidades para establecer sistemas de tarifas diferenciadas, recargos u otros mecanismos de incentivos y sanciones, con el fin de promover que las personas usuarias separen clasifiquen y entreguen adecuadamente sus residuos ordinarios, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley para la Gestión Integral de Residuos.

Además, se cobrarán tasas por los servicios y el mantenimiento de parques, zonas verdes y sus respectivos servicios. El cálculo anual deberá considerar el costo efectivo invertido más el costo de la seguridad que desarrolle la municipalidad en dicha área y que permita el disfrute efectivo. Dicho monto se incrementará en un diez por ciento (10%) de utilidad para su desarrollo; tal suma se cobrará proporcionalmente entre los contribuyentes del distrito, según el valor de la propiedad.

La municipalidad calculará cada tasa en forma anual y las cobrará en tractos trimestrales sobre saldo vencido. La municipalidad queda autorizada para emanar el reglamento correspondiente, que norme de qué forma se procederá para organizar y cobrar cada tasa.

En el caso de los servicios de mantenimiento, rehabilitación y construcción de las aceras, el cálculo anual deberá considerar el costo efectivo invertido; la municipalidad cobrará tasas que se fijarán tomando en consideración su costo más un diez por ciento (10%) de utilidad para desarrollarlos, tal suma se cobrará proporcionalmente entre los contribuyentes del distrito, según el valor de la

propiedad. Se cobrara un 50% de esta tasa en el caso de inmuebles que constituyan bien único de los sujetos pasivos (personas físicas) y tengan un valor máximo equivalente a cuarenta y cinco salarios base establecidos en el artículo 2 de la Ley No. 7337, de 5 de mayo de 1993. En el caso de esta tasa, lo referente a construcción de aceras corresponderá al financiamiento de construcción de aceras por parte de las municipalidades, en los supuestos que establece el artículo 84 de esta ley. De esta forma, la tasa deberá contemplar el costo efectivo de la construcción de obra nueva de aceras por efecto de la excepción de cobro del costo de las obras en el caso de demostración de carencia de recursos económicos suficientes por parte del propietario o poseedor, según lo dispuesto en el párrafo final del artículo 84 de esta Ley. Además, deberá contemplar las necesidades de recursos por parte de las Municipalidades para realizar la construcción de aceras en el caso de incumplimiento por parte de los munícipes y sin perjuicio del cobro correspondiente al propietario del inmueble, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 84 de esta Ley.

La municipalidad podrá ejercer la modalidad de vigilancia electrónica dentro de su territorio, el cual podrá organizar según los requerimientos del cantón. Para ello, debe procurarse el uso de tecnologías compatibles que permitan lograr, entre los cuerpos policiales, la mayor coordinación en la prevención, investigación y el combate de la criminalidad. Serán de interés público los videos, las señales, los audios, y cualquiera otra información captada por los sistemas de vigilancia electrónica, por lo que deberán ser puestos a disposición de las autoridades competentes, para los efectos investigativos y probatorios pertinentes, en caso de requerirse.

La municipalidad dispondrá como capital de trabajo para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal el 5% de los recursos provenientes de la Ley de impuesto sobre bienes inmuebles No. 7509, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un 1% anual hasta llegar a un mínimo de un 1% de forma permanente, además podrá disponer de los fondos indicados en el artículo 5 inciso b) de la Ley N.8114 y Ley N.9329 e incorporarlos dentro de la planificación anual y dentro del plan quinquenal.

ARTÍCULO 14- Adiciónase a la Ley N.°7794 del Código Municipal el artículo 83 bis, para que el texto indique lo siguiente:
Artículo 83 bis- Las municipalidades quedan facultadas para realizar las labores de construcción de obra nueva de acera de forma directa, con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad de todas las personas, previa notificación al propietario.

El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará al propietario o poseedor por cualquier título de bienes inmuebles, según lo definan los reglamentos municipales.

Se autoriza a las municipalidades a establecer mecanismos de facilidades de pago respecto del cobro efectivo de las obras nuevas de aceras.

ARTÍCULO 15- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus Consejos y las corporaciones municipales construirán las aceras y vías peatonales de acuerdo con los principios establecidos en esta ley, en busca del bien común. El propietario o poseedor por cualquier título de bien inmueble cuyo acceso se vea comprometido por estas obras deberá realizar las modificaciones necesarias por su cuenta para habilitar el acceso a la vía pública desde su bien inmueble, respetando la normativa vigente.

ARTÍCULO 16- Por cualquier alteración o modificación de las aceras o vías peatonales en cuanto a geometría, anchos, niveles, acabados y materiales, sin previa autorización, se impondrá una sanción equivalente de medio salario base mensual, del auxiliar 1 definido en el artículo 2 de la ley N. 7337, a quien realice la alteración.

La municipalidad podrá ejecutar las obras de reparación o sustitución de forma directa de forma tal que el servicio no se vea afectado.

Si la alteración fue realizada por el propietario o poseedor del inmueble frente al cual se encuentra la acera, posterior a la ejecución de las obras de reparación o sustitución, se le notificará al propietario registral el costo efectivo de las obras y las sanciones, si las hubiere, en su domicilio o en el lugar que hubiere indicado para atender notificaciones.

La sanción y el costo efectivo de las obras será incluido en la facturación de los tributos municipales.

En materia de notificaciones aplica la Ley General de la Administración Pública y supletoriamente lo dispuesto por la Ley N.°8667, Ley de Notificaciones Judiciales.

En caso de reincidencia será castigado con una sanción equivalente de un salario base mensual, del auxiliar 1 definido en el artículo 2 de la Ley N.7337.

ARTÍCULO 17- Las corporaciones municipales y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus Consejos podrán eliminar cualquier obstáculo existente en las aceras o vías peatonales que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal.

ARTÍCULO 18- Cuando las corporaciones municipales realicen obras de mantenimiento y por el grado de deterioro estimen necesaria la construcción de una nueva acera, podrán realizar el cobro definido en esta ley.

REFORMAS A OTRAS LEYES

ARTÍCULO 19- Modifíquese el artículo 84 del Código Municipal para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 84 -De conformidad con el plan regulador municipal, las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras, por cualquier título, de bienes inmuebles, deberán cumplir las siguientes obligaciones:
a) Limpiar la vegetación de sus predios ubicados a orillas de las vías públicas y recortar la que perjudique o dificulte el paso de las personas.
b) Cercar y limpiar tanto los lotes donde no haya construcciones y como aquellos con viviendas deshabitadas o en estado de demolición.
c) Separar, recolectar o acumular, para el transporte y la disposición final, los desechos sólidos provenientes de las actividades personales, familiares, públicas o comunales, o provenientes de operaciones agrícolas, ganaderas, industriales, comerciales y turísticas, solo mediante los sistemas de disposición final aprobados por la Dirección de Protección al Ambiente Humano del Ministerio de Salud.
d) Construir las aceras frente a sus propiedades cuando se trate de una obra nueva, apegado a los lineamientos y diseños establecidos por la municipalidad.
e) Abstenerse de obstaculizar el paso por las aceras con gradas de acceso a viviendas, retenes, cadenas, rótulos, materiales de construcción o artefactos de seguridad en entradas de garajes. Cuando por urgencia o imposibilidad de espacio físico deben de colocarse materiales de construcción en las aceras, deberá utilizarse equipos adecuados de depósito. La municipalidad podrá adquirirlos para arrendarlos a los munícipes.
f) Instalar bajantes y canoas para recoger las aguas pluviales de las edificaciones, cuyas paredes externas colinden inmediatamente con la vía pública.
g) Ejecutar las obras de conservación de las fachadas de casas o edificios visibles desde la vía pública cuando, por motivos de interés turístico, arqueológico o histórico, el municipio lo exija.
h) Garantizar adecuadamente la seguridad, la limpieza y el mantenimiento de propiedades, cuando se afecten las vías o propiedades públicas o a terceros relacionados con ellas.
i) Contar con un sistema de separación, recolección, acumulación y disposición final de desechos sólidos, aprobado por la Dirección de Protección al Ambiente Humano del Ministerio de Salud, en las empresas agrícolas, ganaderas, industriales, comerciales y turísticas, cuando el servicio público de disposición de desechos sólidos es insuficiente o inexistente, o si por la naturaleza o el volumen de desechos, este no es aceptable sanitariamente.

Cuando en un lote exista una edificación inhabitable que arriesgue la vida, el patrimonio o la integridad física de terceros, o cuyo estado de abandono favorezca la comisión de actos delictivos, la municipalidad podrá formular la denuncia correspondiente ante las autoridades de salud y colaborar con ellas en el cumplimiento de la Ley General de Salud.

Salvo lo ordenado en la Ley General de Salud, cuando los munícipes incumplan las obligaciones anteriores o cuando la inexistencia o mal estado de la acera ponga en peligro la seguridad e integridad o se limite la accesibilidad de los peatones, la municipalidad está facultada para suplir la omisión de esos deberes, realizando de forma directa las obras o prestando los servicios correspondientes. Por los trabajos ejecutados, la municipalidad cobrará al propietario o poseedor del inmueble el costo

efectivo del servicio o la obra. El munícipe deberá reembolsar el costo efectivo en el plazo máximo de ocho días hábiles; de lo contrario deberá cancelar por concepto de multa un cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra o el servicio, sin perjuicio del cobro de los intereses moratorios.

Con base en un estudio técnico previo, el Concejo Municipal fijará los precios mediante acuerdo emanado de su seno, el cual deberá publicarse en La Gaceta para entrar en vigencia. Las municipalidades revisarán y actualizarán anualmente estos precios y serán publicados por reglamento.

Cuando se trate de las omisiones incluidas en el párrafo trasanterior de este artículo y la municipalidad haya conocido por cualquier medio la situación de peligro, la municipalidad está obligada a suplir la inacción del propietario, previa prevención al munícipe conforme al debido proceso y sin perjuicio de cobrar el precio indicado en el párrafo anterior.

En todo caso y de manera excepcional, se autoriza a la municipalidad para eximir del cobro por concepto de construcción de obra nueva de las aceras cuando se demuestre, mediante un estudio socioeconómico que practique la corporación municipal, que los propietarios o poseedores por cualquier título carecen de recursos económicos suficientes.

ARTÍCULO 20 -Deróguese el inciso d) y e) del artículo 85 del Código Municipal, Ley N.º 7794 y se corra la numeración.

ARTICULO 21- Refórmese el inciso b) del artículo 110 de la Ley N.°9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, para que se lea de la siguiente manera:
Artículo 110-Estacionamiento
Todo vehículo estacionado deberá mantener activado el freno de emergencia. Además, los vehículos de carga de más de dos toneladas deben calzarse con las cuñas reglamentarias. En zonas urbanas, las llantas del vehículo deben quedar a una distancia no mayor de treinta centímetros (30 cm) del borde de la acera.
Se prohíbe estacionar un vehículo en las siguientes condiciones:
(…)
b) En las calzadas o en las aceras, bulevares, parques, zonas verdes y en cualquier zona habilitada para la movilidad peatonal de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad de los demás.
(…)

ARTÍCULO 22- Refórmese el artículo 30 de la Ley del Impuesto de Bienes Inmuebles, Ley N.° 7509 del 9 de mayo de 1995.
Artículo 30- Recursos para el Catastro Nacional
Cada año, las municipalidades deberán girar, a la Junta Administrativa del Registro Nacional, el dos por ciento (2%) del ingreso anual que recauden por concepto del impuesto de bienes inmuebles.

El Catastro Nacional utilizará el porcentaje establecido para mantener actualizada y accesible, permanentemente, la información catastral para las municipalidades, que la exigirán y supervisarán el cumplimiento de las metas relativas a esta obligación. El Catastro deberá informar anualmente, a las municipalidades, sobre los resultados de su gestión relacionada con el uso y destino de dichos recursos, sin perjuicio de la fiscalización superior que corresponde a la Contraloría General de la República.

CAPÍTULO V
NORMAS TRANSITORIAS

TRANSITORIO I- Las municipalidades tendrán dieciocho meses a partir de la publicación de la presente ley para reglamentar lo correspondiente.

TRANSITORIO II- Las municipalidades tendrán un plazo de entre dieciocho y veinticuatro meses para elaborar, introducir y aprobar los planes cantonales de movilidad sostenible en sus cantones.

TRANSITORIO III- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tendrá un plazo de dieciocho meses para elaborar un plan nacional de movilidad peatonal.

TRANSITORIO IV- Una vez publicada esta ley las municipalidades tendrán un plazo de dos meses para socializar y dar a conocer los términos y alcances de la presente ley, una vez transcurridos estos dos meses se da por notificado las infracciones a esta ley a la población en general.

TRANSITORIO V- Las definiciones de esta ley modifican todas las anteriores que se le opongan, o que la contradigan, por virtud del principio de especialidad de esta ley.

TRANSITORIO VI- La entrada en vigencia de la reforma del artículo 30 de la Ley del Impuesto de Bienes Inmuebles, Ley N.°7509 del 9 de mayo de 1995 será hasta el 1 de enero del año 2022.

Rige a partir de su publicación.

G:/redacción/actualizacióntextos/TA 21318- moción 148 BIS
Elabora: Ivania
Lee: Josy
Confronta: Ivania
Fecha: 03-03-2021