



9 de abril de 2025
AL-DEST-IJU-156-2025

Señores (as)
Comisión Especial de
Infraestructura, Área II
ASAMBLEA LEGISLATIVA

ASUNTO: EXPEDIENTE N° 24.076

Estimados (as) señores (as):

Me permito remitirles el **INFORME JURÍDICO** del expediente **N° 24.076**
Proyecto de ley: **“LEY NACIONAL DE VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES”**.

Estamos en la mejor disposición de ampliarles cualquier detalle al respecto.

Atentamente,

Fernando Campos Martínez
Gerente Departamental

*/Isch/9-4-2025
C. Archivo// SIST-SIL



DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU- 156- 2025

INFORME DE PROYECTO DE LEY

LEY NACIONAL DE VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES

EXPEDIENTE N° 24.076

INFORME JURÍDICO

**ELABORADO POR:
CARLOS ANDRÉS SANCHO RIVERA
ASESOR PARLAMENTARIO**

**SUPERVISADO POR:
GUSTAVO RIVERA SIBAJA
JEFE DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN POR:
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
GERENTE**

9 ABRIL DE 2025



TABLA DE CONTENIDO

A -RESUMEN DEL PROYECTO.....	4
B – ANTECEDENTES	4
C – VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	6
D – ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY	7
E – CONSIDERACIONES FINALES	32
F – TÉCNICA LEGISLATIVA.....	33
G – ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO.....	35
H – FUENTES	36
I – ANEXOS	39



AL-DEST- IJU- 156-2025

INFORME JURÍDICO

LEY NACIONAL DE VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES

Expediente N°24.076

A -RESUMEN DEL PROYECTO

La presente iniciativa de ley pretende renovar la legislación que actualmente regula la administración vial del país, mediante la clasificación, regulación y orden de las vías públicas y sus correspondientes zonas de dominio público y protección. Con esto quedaría derogada la Ley de Caminos Públicos, que dicho sea de paso se encuentra vigente.

El proyecto consta de setenta y cuatro artículos y cinco disposiciones transitorias que persiguen la modernización de todo lo referente a la normativa de la red vial costarricense en los términos antes dichos, con el fin primordial, según la justificación de motivos, de ajustarla a las nuevas necesidades de hoy en día y así dar atención de los requerimientos de esta materia de manera técnica y estructurada.

B – ANTECEDENTES¹

Los antecedentes de la presente iniciativa de ley los configuran los siguientes expedientes:

Expediente N°18.001 PRIMERA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL. Convertido en Ley N° 9329 del 15 de octubre de 2015.

Expediente N°18.032 LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL. Convertido en Ley N° 9078 del 4 de octubre de 2012.

Expediente N°19.008 LEY ESPECIAL PARA EL FRACCIONAMIENTO O SEGREGACIÓN DE BIENES INMUEBLES UBICADOS FRENTE A VÍAS PÚBLICAS DE HECHO. Archivado por vencimiento del plazo cuatrienal desde el 12 de diciembre de 2017.

¹ Esta sección de antecedentes y la siguiente fueron elaboradas por Tonatiuh Solano Herrera, Jefe .a.i Área de Investigación y Gestión Documental.



Expediente N°21.553 REFORMA DEL ARTÍCULO 1 Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 24 BIS DE LA LEY N° 7798 “CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD”, DE 29 DE MAYO DE 1998, Y SUS REFORMAS. LEY PARA LA INTERVENCIÓN DE RUTAS CANTONALES POR PARTE DEL CONSEJO NACIONAL DE VIABILIDAD. Convertido en Ley N° 9953 del 3 de marzo de 2021.

Expediente N°21.609 LEY QUE FACULTA A LAS MUNICIPALIDADES A OTORGAR LA CONDICIÓN DE CALLES PÚBLICAS. En el orden del día del Plenario legislativo desde el 29 de febrero de 2024. Dictaminado Afirmativo de Mayoría en la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales el 6 de abril de 2022.

Expediente N°23.114 FORTALECIMIENTO DE COMPETENCIAS Y RENDICIÓN DE CUENTAS DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. En Plenario con recepción de informe de mociones vía artículo 137 del RAL desde el 4 de mayo de 2023.

Expediente N°23.203 ADICIÓN DE UN NUEVO ARTÍCULO 4 BIS A LA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL Y SUS REFORMAS, LEY N° 9329 DE 15 DE OCTUBRE DE 2015. En el orden del día del Plenario desde el 19 de octubre de 2023. Dictaminado Afirmativo Unánime en la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales el 4 de octubre de 2023.

Expediente N°23.228 TRASLADO DE LA ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL NACIONAL PRIMARIA, SECUNDARIA Y TERCIARIA ESTRATEGICA AL MOPT Y LA RED SECUNDARIA NO ESTRATEGICA (SECUNDARIA CANTONAL), TERCIARIA NACIONAL (TERCIARIA CANTONAL) Y LAS RUTAS DE TRAVESIA A LOS GOBIERNOS LOCALES. Archivado desde el 19 de febrero de 2024. Dictaminado Negativo de Mayoría en la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales el 24 de octubre de 2023.

Expediente N°23.279 REFORMA DE LA LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS, LEY N° 8114, DE 4 DE JULIO DE 2001, Y DE LA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL, LEY N° 9329, DE 15 DE OCTUBRE DE 2015. Convertido en la Ley N° 10418 del 14 de noviembre de 2023.

Expediente N°23.452 REFORMA DEL ARTÍCULO 4 DE LA LEY 5060, DE 22 DE AGOSTO DE 1972, LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, Y SUS REFORMAS. Convertido en la Ley N° 10343 del 29 de marzo de 2023.

Expediente N°23.562 ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 5 BIS A LA LEY 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS, Y SUS REFORMAS, PARA DESTINAR RECURSOS A LOS PUENTES EN RUTAS NACIONALES Y CANTONALES, PARA SU CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN, AMPLIACIÓN DE CARRILES, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIÓDICO. En el orden del día de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales desde el 21 de marzo de 2023.



Expediente N°23.833 LEY PARA EL MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL NACIONAL A TRAVÉS DE LOS GOBIERNOS LOCALES. En el orden del día de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales desde el 14 de setiembre de 2023.

Expediente N°24.347 REFORMA AL ARTÍCULO 1 Y ARTÍCULO 1 BIS DE LA LEY DE CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD, LEY N.º 7798, PARA AUMENTAR EL MONTO MÁXIMO A INVERTIR PARA LOS MEJORAMIENTOS PUNTUALES CONSIDERADOS PARTE DE LA CONSERVACIÓN VIAL. En el orden del día de la Comisión Especial de Infraestructura desde el 24 de junio de 2024.

Expediente N°24.440 TRASLADO DE LA ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL NACIONAL NO ESTRATÉGICA A LOS GOBIERNOS LOCALES. Enviado a la Imprenta Nacional para publicación de su texto base el 24 de julio de 2024.

C – VINCULACIÓN CON OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

El proyecto de ley presenta una vinculación tangencial sobre la Agenda 2030, presente en los ODS 9 “Industria, Innovación e Infraestructura”, 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles” y 16 “Paz, Justicia e Instituciones Sólidas”.

Lo anterior, por cuanto los propósitos del proyecto para modernizar la legislación nacional en materia de red vial nacional, impacta las metas asociadas a sostenibilidad, resiliencia y calidad de la infraestructura (ODS 9), de acuerdo al contenido de artículos como el 24 y el 49 del proyecto de ley; así como a metas del ODS 11 relacionadas con tomar medidas para reducir el impacto de los desastres naturales y, tomar en cuenta en el ordenamiento y planificación territorial medidas para la mitigación del cambio climático, la adaptación y la resiliencia frente a eventuales desastres, en este caso en materia de infraestructura vial.

Por su parte, el proyecto apunta también hacia la meta del ODS 16 relacionada con proponer medidas para la adopción de prácticas que mejoren la eficacia, transparencia y rendición de cuentas de las instituciones públicas, al actualizar la legislación nacional en la materia; así como la meta de fortalecer los mecanismos para garantizar el acceso público a la información, con medidas como la contemplada en el artículo 44, referente a que los instrumentos de planificación atinentes a la gestión de infraestructura vial de corto, mediano y largo plazo se encuentren disponibles para la ciudadanía, en las páginas oficiales de cada una de las instituciones encargadas.

No obstante, así como la viabilidad de la iniciativa deberá determinarla el respectivo informe jurídico, no se determina la afectación sobre la Agenda 2030, ya que el proyecto no especifica, por ejemplo, fuente de recursos para las encuestas quinquenales que plantea el artículo 55 o bien, certeza de que no se presentará



algún tipo de retroceso en materia ambiental según los alcances de los artículos 64 y 65.

D – ANÁLISIS DEL ARTICULADO DEL PROYECTO DE LEY

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1 - Objeto

Este primer artículo consiste en establecer el espíritu de la ley, el cual, gira en torno a la actualización de la administración de la red vial del país, mediante el ordenamiento, regulación y clasificación de las vías públicas terrestres, de sus zonas de dominio público y la gestión de obras de infraestructura que se necesiten.

Por tratarse del objeto de la ley, este artículo no presenta problemas de índole jurídico.

ARTÍCULO 2 - Definiciones

Tal y como lo enuncia su epígrafe, este artículo versa sobre los conceptos o definiciones que para efectos de esta ley van a regir. Dicha situación no genera ningún problema jurídico debido a que estos términos se circunscriben exclusivamente a este cuerpo normativo por lo que no existe confrontación con el resto del ordenamiento.

ARTÍCULO 3 - Rectoría en la administración y gestión de la red vial terrestre de Costa Rica

Este artículo dispone que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el rector en la administración y gestión de la red vial terrestre del país, por lo que le corresponde la formulación y planificación correspondientes de esta materia.

Del mismo modo, le corresponde al ministro rector la dirección y coordinación de los órganos adscritos al MOPT y que tengan a su cargo la gestión de infraestructura vial.

Con respecto a lo anterior, la norma dispuesta omite el hecho que en función de su autonomía las municipalidades tienen la potestad de administrar todo lo concerniente a la red vial cantonal.

Así mismo, el artículo 4 de la Ley N°7798 dispone que el CONAVI es el regente encargado de administrar y gestionar la red vial nacional, estableciendo los planes y programas de financiamiento y ejecución de la construcción y conservación de la infraestructura vial, es decir, pareciera que la intención de este artículo propuesto tiene la intención de devolverle al MOPT las funciones delegadas por ley a este órgano adscrito.

ARTÍCULO 4 - Coordinación para la adecuada funcionalidad de la red vial del país



En este artículo se dispone que el MOPT y sus órganos adscritos a través de la Secretaría de Planificación Sectorial deberán de coordinar con los gobiernos locales e instancias encargadas de la planificación urbana nacional a fin de que la infraestructura vial del país logre la mayor funcionalidad.

Todo lo anterior no presenta problemas de índole jurídico.

ARTÍCULO 5 - Rectoría técnica

Aquí se establece que el MOPT deberá ejercer la rectoría técnica sobre la infraestructura vial del país sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso e) del artículo 6 de la Ley N°8114.

La anterior disposición no presenta problemas de índole jurídico, en tanto que es solo reiteración de lo ya establecido en el ordenamiento.

ARTÍCULO 6 - Investigación, innovación e implantación de tecnologías en materia de gestión de la infraestructura vial

Este artículo plantea que, a través del Laboratorio de Materiales, el MOPT deberá fomentar la investigación, la innovación, implementación de nuevas tecnologías entre otros en materia de gestión de infraestructura vial.

En virtud de esto, se hace necesario mencionar que en el artículo 6 de la Ley N°8114 se establecen las funciones que deberá desempeñar el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), las cuales, tienen gran similitud con las disposiciones de este artículo propuesto. Siendo esto así, resulta necesario que se clarifique en qué momentos debe actuar el laboratorio del MOPT y en cuáles deberá hacerlo el LANAMME con el fin de evitar una eventual duplicidad de funciones con los inconvenientes que de esta situación podrían generarse.

CAPÍTULO II CLASIFICACIÓN FUNCIONAL Y CONSIDERACIONES SOBRE LA RED VIAL NACIONAL Y CANTONAL

ARTÍCULO 7- Clasificación funcional y competencias

Este artículo plantea que para los efectos de esta ley la red vial terrestre del país se va a clasificar en: Red Vial Nacional y Red Vial Cantonal.

Del mismo modo, se dispone que las instituciones descentralizadas involucradas en el levantamiento de obra pública podrán realizar dichas obras mediante terceros previamente autorizados por el MOPT o el gobierno local del que se trate y en apego a la normativa dispuesta para tales efectos.



Este artículo no presenta problemas de índole jurídico, puesto que la clasificación de la red vial terrestre del país vigente es la misma que se propone, es decir, no hay una variación considerable.

ARTÍCULO 8 - Integración de la red vial nacional

Este artículo establece la clasificación que se le otorga a las vías que componen la red vial nacional, dicha categorización se resume en: red vial estratégica y red vial complementaria.

Siendo una clasificación para efectos circunscritos a esta ley, no presenta problemas de índole jurídico.

ARTÍCULO 9 - Red vial cantonal

En este artículo se establecen los componentes que conforman la red vial cantonal, lo cual no presenta ningún conflicto con el resto de la normativa del ordenamiento.

ARTÍCULO 10 - Propiedad de las vías públicas

Aquí se dispone la demanialidad de los terrenos ocupados por vías públicas existentes y futuras, además de la propiedad municipal de las calles de su jurisdicción.

Lo anterior es conforme a derecho y no modifica en nada lo ya establecido.

ARTÍCULO 11 - Vías públicas existentes en zonas que ingresen en un régimen especial de protección

Este artículo indica que los derechos de vía cuya titularidad les compete a las municipalidades o al MOPT y se encuentren en áreas geográficas que por disposición del Poder Ejecutivo estén en un régimen especial de protección, seguirán conservando su uso y vocación, así mismo, cuando otras instituciones requieran abrir vías para el cumplimiento de sus objetivos deberán hacerlo sujeto a la normativa técnica establecida por el MOPT. Esta disposición no presenta problemas de índole jurídico y tampoco modifica el ordenamiento actual.

ARTÍCULO 12 - Vías privadas de uso público restringido

Aquí se plantea que las vías privadas de uso público restringido deben de someterse a la normativa técnica y de seguridad vial que a los efectos dicte el MOPT, así como, la obligatoriedad de los gobiernos locales para emitir permisos de levantamiento de obra o patentes comerciales.



La anterior disposición es conteste con el resto del ordenamiento.

ARTÍCULO 13 - Uso temporal de terrenos privados como vías

Este artículo dispone que los predios privados podrán ser utilizados como parte de la vía pública en situaciones de contingencia o emergencia declarada en aras de dar continuidad a la prestación del servicio público.

Lo anterior no presenta problemas de índole jurídico.

ARTÍCULO 14- Registro Vial

Este artículo versa sobre el levantamiento de un inventario de la red vial terrestre del país por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT y su similar por parte de las municipalidades en lo que a red vial cantonal respecta.

Esta disposición no presenta problemas de naturaleza jurídica, aunque se observa que el registro tiene mero valor informativo, pues del registro no se desprende ninguna consecuencia jurídica. Siendo así, es incluso innecesario establecerlo en la ley.

ARTÍCULO 15 - Modificaciones en la clasificación de las vías registradas

Este artículo se refiere a las modificaciones técnicas o funcionales que pueden sufrir las vías públicas terrestres según su clasificación establecida en los artículos 8 y 9 de esta ley, para lo cual, las municipalidades, el MOPT y sus órganos adscritos deberán presentar el respectivo estudio técnico para que dichos cambios se realicen. Esta disposición no tiene problemas jurídicos.

ARTÍCULO 16 - Elementos de infraestructura para la movilidad activa

Aquí se dispone que las instituciones encargadas de la infraestructura vial deben de planificar todo lo relativo a la infraestructura destinada a la movilidad donde no se involucran vehículos automotores. Dicha disposición no presente problemas de índole jurídico.

ARTÍCULO 17- Vías peatonales

Este artículo le otorga una definición a las vías peatonales, la cual no contradice lo establecido en la conceptualización que se les da en el artículo 5 de la Ley N°9976, Ley de Movilidad Peatonal.

Así mismo, se autoriza para el uso de otros medios de transporte siempre y cuando se priorice el uso peatonal y su implementación está a cargo de los gobiernos locales o el MOPT según sea el caso.



Las disposiciones contenidas en este artículo no presentan problemas de índole jurídico.

ARTÍCULO 18 - Construcción y mantenimiento de las aceras

Este artículo plantea que la construcción y mantenimiento de las aceras les corresponde a las instituciones encargadas de la gestión vial, acorde a sus competencias y sin perjuicio de lo que se disponga en la Ley de Planificación Urbana y el Código Municipal. Por lo tanto, el contenido de este artículo no tiene inconvenientes jurídicos y es mera remisión o reiteración del ordenamiento existente.

ARTÍCULO 19 - Vías con acceso restringido

Aquí se dispone que este tipo de vías son destinadas para el tránsito de alta velocidad únicamente. Lo dispuesto en este numeral no contraviene con el resto del ordenamiento. Son asuntos de carácter técnico, propios de la reglamentación.

ARTÍCULO 20 - Accesos a las vías con acceso restringido

Este artículo establece que el acceso a las vías de acceso restringido se debe hacer a través de calle marginal. Esta disposición no tiene problemas jurídicos. Reiteramos que este tipo de consideraciones son técnicas, no legales.

ARTÍCULO 21- Prohibiciones en las vías con acceso restringido

En este artículo se establecen las prohibiciones de las vías con acceso restringido, las cuales, no son lesivas al ordenamiento.

ARTÍCULO 22 - Tramos de travesía requisitos para su designación

Este artículo no presenta problemas jurídicos ya que establece que la declaratoria de los tramos de travesía le corresponde al MOPT.

ARTÍCULO 23- Pares viales

Este artículo al igual que los anteriores consiste en un tecnicismo circunscrito a esta iniciativa de ley, por lo que sus efectos no generan problemas de naturaleza jurídica.

ARTÍCULO 24- Promoción de la movilidad activa y el desarrollo sostenible



Este artículo instruye al MOPT y a las municipalidades a fomentar el uso de la movilidad activa como un medio sustentable. Dicha disposición no presente problemas jurídicos, no tiene contenido jurídica y si acaso es de orden programático.

ARTÍCULO 25 - Vías de uso exclusivo o preferente para el transporte público

Este artículo autoriza al MOPT para designar carriles exclusivos para vehículos de transporte público y del mismo modo todo lo referente a su gestión. Dicha disposición no contraviene el ordenamiento, pero quizás debe contrastarse con criterios de razonabilidad.

CAPÍTULO III DE LOS DERECHOS DE VÍA

SECCIÓN I CONSTITUCIÓN, DECLARATORIA Y ADMINISTRACIÓN DEL DERECHO DE VÍA

ARTÍCULO 26 - Derecho de vía

Este artículo plantea que el derecho de vía es de dominio público y de uso común, así mismo indica que este es inalienable, inembargable e imprescriptible. También, se establece la cabida que tendrán las carreteras y caminos públicos.

Esta disposición no es contraria a derecho. Entendemos que los anchos según el tipo de vía que se trate obedecen a cuestiones técnicas por lo que conviene reflexionar sobre la conveniencia de que estos aspectos tan puntuales sean definidos por ley, o más bien remitir a la reglamentación técnica.

ARTÍCULO 27- Declaratoria de vías públicas

Aquí se dispone que la declaratoria de las vías públicas es competencia del MOPT cuando se trate de la red vial nacional y de los gobiernos locales en lo que a la red vial cantonal respecta.

Del mismo modo, se establecen las formas o condiciones en las que surte efecto dicha declaratoria. Este artículo no tiene problemas jurídicos y es reiteración de lo que ya establece el ordenamiento vigente.

ARTÍCULO 28- Utilidad pública de la red vial estratégica



Este artículo declara de utilidad pública un derecho de vía de 100 metros de todas las rutas de la red vial estratégica y todos los espacios necesarios ya sea para ampliar o habilitar el paso temporalmente. El contenido de este artículo no presenta problemas jurídicos.

Esta asesoría omite pronunciamiento por el ancho aquí establecido, que resulta al menos no proporcionado con lo establecido anteriormente (artículo 26) por tratarse de un asunto técnico. Reiteramos que, de tratarse de asuntos técnicos, la definición legal no es lo más conveniente.

ARTÍCULO 29 - Áreas reservadas para vías públicas

Aquí se definen los espacios en los que el Estado podrá construir vía pública sin requerir indemnizar, que dicho sea de paso ninguna de las situaciones plasmadas en este artículo genera contradictorio con el resto del ordenamiento.

ARTÍCULO 30 - Autorización de traspaso gratuito de fajas de terreno para derecho de vía

Este artículo consiste en una autorización para que los sujetos de derecho público puedan trasladar de manera gratuita espacios de terreno que puedan ser utilizados como derecho de vía, así mismo, a conceder servidumbres para el mismo fin y la explotación gratuita de material que sea utilizado para el levantamiento de infraestructura vial.

Lo anterior no presenta problemas de índole jurídico. Más que una autorización, en tratándose de titularidad de entes públicos para un fin público, lo que conviene establecer pura y simplemente es el mandato de la ley (una autorización tiene un carácter vinculante).

ARTÍCULO 31 - Administración del derecho de vía

El presente artículo establece que la vigilancia y protección contra hechos que hagan uso indebido del derecho de vía le competen al MOPT, de la misma forma, la interposición de procesos tendientes a resguardar la propiedad demanial.

El contenido de esta disposición no tiene problema jurídico.

ARTÍCULO 32- Protección del derecho de vía



Este artículo instruye al MOPT, a sus órganos adscritos y a los gobiernos locales a dar protección al derecho de vía eliminando los obstáculos que impidan tanto el paso como la visibilidad, centrándose en árboles y maleza.

La anterior disposición es conteste a derecho.

ARTÍCULO 33 - Prohibiciones en el derecho de vía

Este artículo no tiene problemas de índole jurídico y se refiere a la prohibición que tiene el MOPT, sus órganos adscritos y las municipalidades para otorgar permisos de uso u ocupación que implique la tenencia de las vías públicas.

ARTÍCULO 34 - Custodia y vigilancia del derecho de vía

Este artículo versa sobre la autorización que se le da por ley al MOPT y a los gobiernos locales de remover los obstáculos que se encuentran dentro del derecho de vía.

Se destacan los plazos que se le otorgan al administrado para responder a la notificación administrativa a saber: 15 días para retirar o demoler el obstáculo y 2 meses en los casos en que lo que está obstaculizando el derecho de vía sean casas de habitación en uso. En ambos casos los plazos fijados no son lesivos contra los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

ARTÍCULO 35- Reapertura de la vía

En este artículo se plantea que para la reapertura de la vía pública producto de un cierre ilegal ya sea el MOPT o la municipalidad según el caso luego de verificar la titularidad del inmueble deberán dar audiencia al infractor para que en un plazo perentorio no mayor de tres días se ordene la reapertura y en caso de omisión será la institución quien dará la habilitación a costa del infractor más el recargo de cincuenta por ciento.

Sobre este punto se debe tomar en cuenta que cuando se trata de un plazo perentorio es necesario establecer el número de días exacto, puesto que, una vez transcurridos estos, no habrá cabida para prórroga. En el caso de la propuesta se indica que este no podrá exceder de tres días, es decir, no deja claro a partir de cuando quedará imposibilitada la prórroga, dejando incertidumbre y por lo tanto lesionando lo establecido en los postulados del principio de seguridad jurídica.

La reapertura de vía o la recuperación del derecho de vía no implica un debido proceso; por el contrario, es una actuación de orden público en favor de los derechos de la colectividad que han sido vulnerados indebidamente, y a cuya constatación lo que procede es la actividad material de la Administración.



ARTÍCULO 36 - Obligaciones de los poseedores de inmuebles adyacentes al derecho de vía

Como primer punto, es necesario advertir que debe de corregirse el sujeto responsable de acatar la obligación, puesto que la propuesta indica el poseedor cuando lo correcto es el titular registral del inmueble.

Como segundo punto, se dará análisis a los incisos de este artículo que a juicio de esta asesoría son los que necesitan realce.

a) En este inciso se obliga al poseedor de un predio adyacente al derecho de vía a recibir las aguas de los caminos cuando así lo amerita la topografía del terreno. Dicha disposición podría ser lesiva contra los preceptos de inviolabilidad de la propiedad privada habida en los artículos 23 y 45 constitucionales. Claro está que el interés general va a prevalecer sobre el particular, no obstante, este principio será eficaz en el tanto no se genere menoscabo o daño a la parte más desfavorecida, en cuyo caso siempre existirá la obligación de indemnizar. En el caso específico que se plantea, es deber de la Administración procurar las condiciones óptimas para que el derecho de vía pueda ser utilizado sin generar afectación a los terrenos inmediatos, como, por ejemplo, construyendo los drenajes y desagües necesarios para una correcta canalización de las aguas pluviales.

d) Aquí se obliga a contribuir cumpliendo con la tasa de plusvalía que le genere al terreno las mejoras que se realicen en la vía pública. Esta disposición ya se encuentra vigente y con resguardo jurídico en la Ley N°7509, Ley de Impuesto Sobre Bienes Inmuebles.

ARTÍCULO 37- Daños en los elementos de infraestructura vial

Este artículo es conteste a derecho y responde a lo establecido por el principio de quien ocasione un daño está en la obligación de repararlo contenido también en el numeral 1045 del Código Civil, y el principio general de responsabilidad objetiva del Estado o de la Administración.

ARTÍCULO 38- El alineamiento y la línea de construcción

Este artículo básicamente nos dice que toda obra que se levante frente a las vías públicas deberá estar sujeta al alineamiento establecido por el MOPT o la municipalidad según sea el caso. Siendo así, no se observa problema jurídico en esta disposición que es mera reiteración de lo ya establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 39- Previsión vial



Este artículo plantea que al momento de definir el alineamiento la Administración podrá incluir información sobre proyectos que se encuentran dentro de los planes viales, situación que no es contraria a derecho.

ARTÍCULO 40 - Autorización de acceso a la vía pública

Este artículo pretende que las obras que se levanten frente a la vía pública deberán contar con el permiso de acceso a esta, la cual, será emitida por el MOPT o la municipalidad según sea el caso. Esta disposición no es contraria a derecho.

ARTÍCULO 41- Cruces sobre líneas férreas

Aquí se plantea que no cabrá oposición por parte de ninguna empresa ferrocarrilera para que haya cruces en las vías férreas a nivel ya sea por otras o por caminos, acueductos, poliductos entre otros, además dispone que el INCOFER está encargado de suplir los elementos de seguridad vial que van en dichos cruces con el ferrocarril.

La anterior disposición no presenta problemas de índole jurídico y parece copiada de una realidad distinta a la nuestra donde no existen “empresas ferrocarrileras” sino un monopolio exclusivo del INCOFER.

ARTÍCULO 42- Venta o permuta de sobrantes

Con respecto a la figura de la venta, este artículo propone un procedimiento diferente al que se establece en la Ley General de Contratación Pública, tomando en cuenta que dicho cuerpo normativo es de aplicación obligatoria en todos los casos donde medien contrataciones con fondos públicos. Se debe clarificar que esto responde a un criterio de oportunidad y conveniencia del legislador en virtud de la necesidad de utilizar un trato diferenciado por ser esta una ley específica, por lo que se recomienda incluir dentro de la redacción de este numeral la excepción descrita en virtud de mejorar su aplicación en la escena jurídica.

Por otro lado, sería prudente sustituir el término “subasta pública” por “remate”, esto por cuanto desde el punto de vista técnico es el término que utiliza el proceso establecido en el artículo 64 de la ley de cita para los trámites de venta de inmuebles en dicha modalidad. Con esto quedaría homogenizado este concepto con el de la ley de rito y de esta forma habrá una total congruencia entre ambas normas.

Esta asesoría considera que la norma es problemática, pues se expropia o indemniza previamente a un valor, y luego los sobrantes se vuelven a valorar con el añadido de plusvalía que les otorga precisamente la construcción de la obra, lo que se presta para generar situaciones confusas en perjuicio del patrimonio del Estado. La única solución es que la devolución de los sobrantes sea por el valor al que fueron adquiridos (actualizado), para evitar conflictos de interés.



SECCIÓN II

SOBRE LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS PARA SERVICIOS PÚBLICOS EN EL DERECHO DE VÍA

ARTÍCULO 43 - Obras a desarrollar en el derecho de vía por prestatarios de servicios públicos o de telecomunicaciones

La parte dispositiva de este artículo básicamente se refiere a la autorización ya sea del MOPT o de las municipalidades con el que deberán contar los prestatarios de servicios públicos o proveedores de servicios en los casos que requieran ejecutar obras en los derechos de vía. Siendo así, no se observan problemas de índole jurídico.

Desde la óptica del uso correcto de la técnica legislativa el término “*planos us built*” debe de emplearse en idioma español, ya que, es el oficial según mandato constitucional y los anglicismos no deberían estar presentes en la elaboración de la ley.

ARTÍCULO 44- Ejecución coordinada de obras

Este artículo pretende continuar con el resguardo que se le da al principio de publicidad de la información pública, el cual se consagra en el numeral 30 constitucional.

Por otro lado, instruye la coordinación entra las empresas prestadoras de servicios públicos con las instituciones encargadas de la gestión de infraestructura vial cuando requieran realizar obras en la vía pública.

Siendo así, no se observan problemas jurídicos en esta norma propuesta.

ARTÍCULO 45- Uso compartido de instalaciones

Este artículo plantea que los prestatarios de servicios públicos permitirán el uso de sus instalaciones ubicadas en derecho de vía para que se coloquen elementos de infraestructura vial.

Hay que tomar en cuenta que el levantamiento de obra sobre derecho de vía no es permitido salvo previa autorización de las autoridades competentes, este caso particular podría tratarse de una relación simbiótica entre el prestador del servicio público respecto al MOPT o municipalidad según del caso que se trate, es decir, que para que esta disposición surta efecto debe existir el consenso bipartita.

ARTÍCULO 46 - Ubicación de servicios públicos y de telecomunicaciones en el derecho de vía



Este artículo dispone que el MOPT mediante reglamento establecerá las cualidades de los espacios del derecho de vía en donde los prestadores de servicios públicos podrán instalarse, así mismo, regular la operatividad del Sistema de Información Georreferenciada y sobre este sistema, los prestadores de servicios públicos estarán obligados a brindar la información necesaria para su correcto funcionamiento. Dichas disposiciones no presentan problemas jurídicos.

ARTÍCULO 47- Relocalización de servicios públicos y de telecomunicaciones

Aquí se establece que los prestadores de servicios públicos son los encargados de remover los elementos que se utilizan para el cumplimiento del servicio cuando se requiera ubicarlos en otro punto del derecho de vía, so pena del cobro de los costos de dicha remoción más el 50% de recargo si la Administración tuviera que ejecutarla.

El contenido de este artículo no presenta problemas jurídicos, no obstante, es recomendable que se tome en cuenta lo dispuesto en el numeral 73 de la Ley General de Contratación Pública en lo que respecta a la proyección de trabajo en coordinación con otras entidades públicas involucradas.

ARTÍCULO 48 - Obras a desarrollar por administrados que por su naturaleza deben ubicarse en el derecho de vía

Este artículo versa sobre la garantía que deben de rendir los prestadores de servicios públicos cuando requieran realizar obras en el derecho de vía, la cual debe estar a favor del MOPT o de la municipalidad según del caso que se trate, situación que no resulta contraria a derecho.

CAPÍTULO IV GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

SECCIÓN I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 49 - Alcances de la gestión de infraestructura vial

Este artículo describe las acciones que comprenden la gestión de infraestructura vial, por lo que esto no presenta lesividad alguna contra el derecho.

ARTÍCULO 50 - Registro histórico de la información de los proyectos de infraestructura vial



Este artículo constituye un mandato para todas las instituciones involucradas en la gestión de infraestructura vial tanto de la red vial nacional como para la cantonal para que mantengan una base de datos con toda la información recolectada de proyectos. Las disposiciones de este artículo no son contrarias a derecho y obedecen obviamente a cuestiones de registro y planificación técnica.

ARTÍCULO 51- Elementos que conforman la infraestructura vial

Este artículo consiste en un listado que como bien lo enuncia su nombre, corresponde a los elementos que componen la infraestructura vial, situación que no presenta problemas jurídicos.

ARTÍCULO 52- Servidumbre de elementos de infraestructura vial

Aquí se define lo que para los efectos de esta ley viene a significar una servidumbre de infraestructura vial, del mismo modo se establece que los propietarios de predios adyacentes al derecho de vía están obligados a permitir estas servidumbres sujetas a indemnización por parte del Estado, mediante el acuerdo en un medio idóneo.

La anterior disposición no resulta contraria a derecho y no se observan modificaciones respecto a las obligaciones actuales de soportar servidumbres de paso de redes de servicios públicos.

ARTÍCULO 53 - Sistema de gestión de activos viales

Este artículo no presenta problemas de índole jurídico, no obstante, resulta necesario advertir que según lo dispone el numeral 140 constitucional la potestad reglamentaria le corresponde al Poder Ejecutivo (entendiéndose este como el presidente de la república junto con el ministro del ramo) y no de manera exclusiva al MOPT.

SECCIÓN II

PLANIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL Y CANTONAL

ARTÍCULO 54- Instrumentos de planificación de infraestructura vial nacional

Este artículo elabora un listado de los instrumentos de planificación donde deberán sustentarse los correspondientes a la infraestructura vial por parte de las instituciones encargadas para tal fin. En consecuencia, no se genera lesividad contra el resto del ordenamiento. No tiene efecto normativo directo, y es más bien de naturaleza de directriz política.

ARTÍCULO 55 - Datos para la planificación de infraestructura vial nacional



En este artículo se observan errores de redacción que resultan convenientes corregir en aras de una semántica más clara. Por otro lado, se le atribuye una tarea más al INEC para realizar encuestas en coordinación con la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT.

Desde la óptica jurídica esta disposición no es contraria a derecho, no obstante, se recomienda realizar la respectiva consulta al INEC a efectos de tener claro si esta tarea requiere de financiación e incremento de recurso humano. Téngase en cuenta además que el INEC es una institución autónoma y que por tanto la decisión de realizar determinado estudio o no es un ámbito reservado a su propia autonomía administrativa.

ARTÍCULO 56 - Relación entre los diferentes instrumentos de planificación de la Infraestructura de la red vial nacional

Aquí se observa un uso incorrecto de técnica legislativa, puesto que, indica que ***“Los instrumentos de planificación a que refiere el artículo anterior estarán debidamente articulados con los instrumentos de planificación...”*** cuando en realidad dichos instrumentos están enlistados en el artículo 54 de esta propuesta.

ARTÍCULO 57- Instrumentos de planificación de la infraestructura vial en la red vial cantonal y su jerarquía

Este artículo dispone que será competencia de cada municipalidad acorde a su circunscripción territorial la planificación de la infraestructura vial cantonal en coordinación con la planificación de la red vial nacional.

La anterior disposición no presenta problemas de índole jurídico y es solo reiteración de lo ya establecido en el ordenamiento vigente.

**SECCIÓN III
FORMULACIÓN Y EJECUCIÓN**

ARTÍCULO 58 - Fases del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura vial nacional y cantonal

Este artículo establece que será competencia de las instituciones encargadas de la gestión de infraestructura vial la formulación, programación, presupuestación y ejecución de los proyectos de inversión de infraestructura vial.

Acorde con esto y en concordancia con lo dispuesto en el numeral 54 de esta propuesta, es necesario traer a colación que las disposiciones técnicas que definen las etapas del ciclo de vida de un proyecto de inversión pública se encuentran



resguardadas jurídicamente en la Ley N°10441, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública, por ende, se recomienda que en aras de generar armonía entre ambos cuerpos normativos, la gestión y desarrollo de la infraestructura vial procure tener homogeneidad entre los términos utilizados en dicha ley de cita, así como, toda la normativa técnica que emita el MOPT atinente al tema debería tomar en cuenta las regulaciones y criterios del Sistema Nacional de Inversión Pública.

ARTÍCULO 59 - Identificación del proyecto con los instrumentos de planificación

Este artículo dispone que los estudios de pre - inversión de la gestión de infraestructura vial deberán de proceder dentro de la iniciativa del Plan Nacional de Transportes y en los planes de corto y mediano plazo.

Esta disposición no es contraria a derecho.

ARTÍCULO 60 - Recursos para actividades de planificación

Este artículo consiste en una autorización para que las instituciones encargadas de la gestión de infraestructura vial puedan utilizar sus presupuestos y recurso humano para la incorporación de proyectos en los sistemas de planificación. Esta autorización responde a un criterio de oportunidad y conveniencia por lo que no genera problemas jurídicos, pero además responde a una lógica presupuestaria tan evidente, que resulta innecesaria.

ARTÍCULO 61- Información a la Secretaría de Planificación Sectorial

Este artículo ordena a las instituciones encargadas de la gestión de infraestructura vial la presentación de la copia de los estudios de inversión que generen a la Secretaría de Planificación Sectorial, situación que no presenta inconvenientes jurídicos.

ARTÍCULO 62- Estudios técnicos en propiedades privadas

El presente numeral básicamente establece que ningún titular de dominio o poseedor de un inmueble podrán oponerse a que se practique dentro de sus predios los estudios técnicos necesarios ya sean de factibilidad o cualquier otro de ejecución de obra, con el respectivo derecho a ser indemnizado en caso de que dichos estudios generen algún daño. Lo anterior responde al principio de potestad de imperio que ostenta el Estado sobre sus administrados sin perjuicio de que se genere algún conflicto jurídico y no modifica en nada la situación actual.

ARTÍCULO 63 - Relaciones de coordinación



Este artículo versa sobre la planificación coordinada que deben de seguir las instituciones involucradas en la gestión de infraestructura vial para que las obras de la red vial generen el menor impacto negativo posible a los usuarios, situación que no es contraria a derecho.

ARTÍCULO 64 - Autorización para la remoción de obstáculos para la ejecución de obras de infraestructura vial.

Aquí se plantea que no se requerirá trámite alguno cuando las instituciones encargadas de ejecutar obra vial tengan que remover algún obstáculo incluso cuando se trate de vegetación y árboles, sin que signifique transgresión a la normativa forestal y ambiental.

Esta disposición implica el incumplimiento del contenido del punto 1.33 de las Normas Técnicas de Inversión Pública del Ministerio de Planificación, en lo conducente a los aspectos ambientales que deben de incluirse en los proyectos específicamente en la fase de pre - inversión y la obtención de viabilidad ambiental ya propiamente en el proyecto mismo.

Respetuosamente sugerimos revisar los alcances del contenido de esta norma.

ARTÍCULO 65 - Derecho de vía en áreas propiedad del Estado con aptitud forestal

Este artículo dispone que será requisito la viabilidad ambiental y el acuerdo ministerial o municipal que declare la conveniencia nacional de las obras para permitir la construcción en terrenos de interés forestal propiedad del Estado. Esta disposición no tiene problemas jurídicos.

ARTÍCULO 66 - Obras de infraestructura vial que requieran la intervención de cauces de dominio público

El contenido de este artículo lleva un espíritu similar al del numeral 54 anterior y consiste en la exoneración de permisos para la intervención de puentes, pasos de alcantarillado y muros de contención en los cauces de dominio público.

Tal y como se esbozó supra, con esta exoneración se estaría incumpliendo con los requerimientos del punto 1.33 de las Normas Técnicas de Inversión Pública, por lo que se sugiere su revisión.

ARTÍCULO 67 - Prescripción de los derechos y acciones para reclamar daños ante la Administración



Este numeral plantea que el plazo de prescripción para incoar reclamos por daños a la Administración es de un año contados a partir de la generación de estos por la ejecución de obras viales.

Si bien es cierto que el plazo de un año para la interposición de reclamos administrativos no constituye alguna lesividad al principio de razonabilidad, se hace necesario advertir que la disposición de este artículo simplifica en tres años el lapso otorgado por el artículo 198 de la Ley General de Administración Pública que para sus efectos es de cuatro años.

Además, un correcto entendimiento de la norma debería contar el plazo no desde que se producen los daños, sino desde el momento en que el afectado tuvo conocimiento o está en condición de reclamar.

Dado que se trata de reclamar daños, situación que en nada impide el desarrollo de obras porque es una situación si se quiere paralela a la gestión de infraestructura, y tiene un impacto importante en disminuir las garantías del ordenamiento, respetuosamente sugerimos atenerse al criterio experto en esta materia, de instituciones tales como la propia Procuraduría General de la República, la Defensoría de los Habitantes o incluso la Contraloría General de la República.

ARTÍCULO 68 - Estimación de daños y perjuicios

Aquí se plantea que para la estimación de daños se requiere un dictamen pericial, lo cual no implica lesividad contra el resto del ordenamiento. Norma del todo lógica y hasta innecesaria.

CAPÍTULO V DEROGATORIAS Y MODIFICACIONES

ARTÍCULO 69- Derogatorias

a) Derogatoria de la Ley N°5060, Ley de Caminos Públicos.

La derogatoria a esta ley obedece a la necesidad de actualización jurídica que requiere la legislación vial del país, por tanto, se constituye en un criterio de oportunidad y conveniencia.

b) Se derogan las definiciones contenidas en los incisos 22), 23) 24) y 25) del artículo 2 de la Ley N°9078, de 4 de octubre de 2012, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

Los conceptos que se eliminan son los de: carreteras de acceso restringido, carreteras primarias, carreteras secundarias y carreteras terciarias respectivamente. Siendo que en este proyecto se les asigna un concepto actualizado basado tal y



como se mencionó supra debido a oportunidad y conveniencia no presenta problemas jurídicos esta derogatoria.

c) Se deroga el artículo 7 de la Ley N°833, de 2 de noviembre de 1949, y sus reformas, Ley de Construcciones

El artículo 11 de este proyecto viene a actualizar y reemplazar por el fondo lo establecido en este artículo 7 derogado, cabe reiterar que dicho numeral 11 no presenta problemas jurídicos.

ARTÍCULO 70 - Elimínese el párrafo quinto y modifíquese el párrafo 6 del artículo 2 de la Ley Especial para Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, Ley N ° 9329, de 15 de octubre de 2015, y sus reformas

Ley N°9329	Expediente 24.076
Artículo 2 Delimitación de la competencia (...) Las actividades indicadas en el párrafo primero de este artículo y la inversión en conservación y mejoramiento en rutas cantonales, incluyendo aquellas que no cumplan con el ancho mínimo del derecho de vía establecido en el artículo 4 de la Ley 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, pero consten en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de los gobiernos locales, y sin perjuicio de las medidas que deba tomar la Administración, respecto a la obligación dispuesta en la Ley 5060, podrán ejecutarse tanto con recursos de la Ley 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, como de la presente ley y demás normativa conexa. La titularidad y las potestades concernientes a la administración de los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados, corresponderá a los gobiernos locales territorialmente competentes en la zona geográfica donde se encuentren ubicadas cada una de esas vías públicas, siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.	Artículo 2 Delimitación de la competencia (...) Las actividades indicadas en el párrafo primero de este artículo y la inversión en conservación y mejoramiento en rutas cantonales, incluyendo aquellas que no cumplan con el ancho mínimo del derecho de vía establecido en el artículo 4 de la Ley 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, pero consten en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de los gobiernos locales, y sin perjuicio de las medidas que deba tomar la Administración, respecto a la obligación dispuesta en la Ley 5060, podrán ejecutarse tanto con recursos de la Ley 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, como de la presente ley y demás normativa conexa. La titularidad y las potestades concernientes a la administración de los caminos vecinales, vías urbanas y los caminos sin acceso vehicular, corresponderá a los gobiernos locales territorialmente competentes en la zona geográfica donde se encuentren ubicadas cada una de esas vías públicas, siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.

Las modificaciones aplicadas en este artículo son producto del contenido de los artículos 9 y 11 propuestos en este proyecto, en lo conducente a financiamiento de obras de infraestructura vial y en la actualización de los conceptos de caminos



igualmente propuestos en esta iniciativa. Por lo tanto, dichos cambios obedecen a criterios de conveniencia y oportunidad que no generan lesividad al resto del ordenamiento jurídico.

ARTÍCULO 71 - Modificaciones a la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad

a) Se modifica el primer párrafo del artículo 1

Ley N°7798	Expediente 24.076
Artículo 1.- La presente ley regula la construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía, pares viales y puentes de la red vial nacional. Para los efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos:	Artículo 1- La presente ley regula la construcción y conservación de las carreteras, vías de travesía y puentes de la red vial nacional. Para los efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos:

La modificación propuesta viene a sustituir el término “calles de travesía” por “vías de travesía”, así mismo, elimina el término “pares viales”. Esto se debe a la necesidad de actualización de los sistemas de la red vial desde el punto de vista técnico y jurídico para los efectos de esta ley propuesta, sin que esto genere inconvenientes jurídicos.

El cambio es insignificante y es más de redacción que de contenido sustantivo.

b) Se reforma el párrafo tercero del artículo 1

Ley N°7798	Expediente 24.076
Artículo 1.- (...) Calles de travesía: conjunto de carreteras públicas nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles que unen dos secciones de carretera nacional en el área referida, de conformidad con el artículo 3 de la Ley 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972. (...)	Artículo 1 (...) Tramo de travesía: tramo de una ruta nacional o cantonal que atraviesa un área urbana, en la cual existen edificaciones bien consolidadas en ambos márgenes. (...)

La reforma propuesta a este tercer párrafo radica en un cambio total por el fondo, en donde se sustituye el término “calles de travesía” por “tramo de travesía”, del mismo modo a este último se le asigna un concepto técnico diferente del que se encuentra vigente, situación conteste a derecho.

c) Se modifica el inciso f) del artículo 5



Ley N°7798	Expediente 24.076
ARTÍCULO 5.- El Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad tendrá las siguientes atribuciones: (...) f) Aprobar las vías que integran la red vial nacional y las que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación (...)	ARTÍCULO 5.- El Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad tendrá las siguientes atribuciones: (...) f) Aprobar las vías que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo.

Tal y como se ha venido esbozando estas modificaciones responden a la necesidad de renovar y adaptar a la realidad actual lo referente a la gestión vial, en este particular a aprobar las vías donde hay peajes y que las tarifas sean autorizadas por la ARESEP y que los recursos sean utilizados en la carretera que generó la tarifa de paso. Esta disposición no presenta problemas jurídicos.

Es un mero cambio de redacción que no tiene modificación ni contenido sustantivo jurídico alguno.

d) Se modifica el inciso f) del artículo 13

Ley N°7798	Expediente 24.076
ARTÍCULO 13.- La Dirección Ejecutiva tendrá las siguientes atribuciones: (...) f) Determinar, con base en los estudios técnicos que correspondan, las vías que integran la red vial nacional y las que operan sujetas a peaje, conforme al inciso f) del artículo 5 de esta ley. (...)	ARTÍCULO 13.- La Dirección Ejecutiva tendrá las siguientes atribuciones: (...) f) Determinar, con base en los estudios técnicos que correspondan, las vías que operan sujetas a peaje, conforme al inciso f) del artículo 5 de esta ley. (...)

La reforma a este artículo consiste en la eliminación de las vías que integran la red vial nacional dentro de los estudios técnicos que se requieren para su determinación y se mantiene las que operan sujetas a peaje, al igual que las anteriores esto obedece a un criterio de oportunidad y conveniencia que no genera lesividad al ordenamiento.

e) Se modifica el primer párrafo del artículo 24

Ley N°7798	Expediente 24.076
-------------------	--------------------------



Artículo 24.- Toda obra pública financiada por el Consejo Nacional de Vialidad se realizará con fundamento en un sistema de administración de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos. Las especificaciones técnicas, las normas y los procedimientos serán establecidos por el Consejo Nacional de Vialidad y aprobados por el MOPT.	Artículo 24.- Toda obra pública financiada por el Consejo Nacional de Vialidad se realizará con fundamento en el Sistema de Administración de Activos Viales administrado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Las especificaciones técnicas de cada proyecto las establecerá el Conavi, en congruencia con la normativa técnica y procedimientos oficializados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (...).
---	---

La reforma aplicada a este artículo viene a dar especificidad al contenido de esta norma en el tanto que indica taxativamente el órgano que dará fundamento a la financiación de la obra pública, así mismo, se indica que las especificaciones técnicas de cada proyecto estarán a cargo del CONAVI según la normativa y oficialización del MOPT. Por tratarse de un tópico dirigido a efectos de esta ley propuesta no se generan problemas jurídicos.

ARTÍCULO 72 - Modificaciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial

a) Se modifican las definiciones establecidas en incisos 18), 19), 20), 43) y 97) del artículo 2

Ley N°9078	Expediente 24.076
18. Calles locales: vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana que no estén clasificadas como travesías urbanas de la red vial nacional.	18- Calles urbanas: conjunto de vías que constituyen los cuadrantes o centros de las cabeceras de cantón y o distritos; se incluyen también los cuadrantes de poblaciones menores, barrios y zonas previamente urbanizadas. Corresponden a todas las vías públicas que existen dentro del poblado, pueblo o ciudad.
19. Caminos no clasificados: caminos públicos tales como los caminos de herradura, las sendas, las veredas y los trillos que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán sus costos de mantenimiento y mejoramiento. No se incluyen las categorías de caminos vecinales y calles locales.	19- Caminos sin acceso vehicular: son caminos públicos inaccesibles a vehículos automotores, en razón de sus características y condiciones físicas. También son denominados caminos de herradura, senda, vereda o trillo.
20. Caminos vecinales: caminos públicos que dan acceso directo a las fincas y otras unidades económicas rurales, unen caseríos y poblados con la red vial nacional y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y una alta proporción de viajes locales de corta distancia.	20- Caminos vecinales: red de caminos públicos de la red vial cantonal que suministran acceso y movilidad a zonas o actividades económicas importantes. Inician y concluyen en caminos cantonales, también conectan distritos, cantones, poblaciones y caseríos, lo que hace



43. Derecho de vía: derecho que recae sobre una franja de terreno de naturaleza demanial y que se destina a la construcción de obras viales para la circulación de vehículos o el tránsito de personas o de otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato, la nomenclatura vial, el anuncio informativo de servicios, las actividades y los destinos turísticos, así como para la instalación de paradas de vehículos de transporte público o parabuses. 97. Red vial nacional: conjunto de carreteras primarias, secundarias y terciarias cuya constitución, mantenimiento y administración corresponden al MOPT.	que por estos caminos se distribuya la mayor parte de bienes y personas a nivel regional. 43- Derecho de vía: el derecho de vía constituye un bien de dominio público y de uso común, imprescriptible, inembargable e inalienable, destinado a la construcción de los elementos de la infraestructura vial que se establecen en el artículo 51 de esta ley, el cual está afecto a la circulación de vehículos o el tránsito de personas o semovientes. También se colocarán en estructuras de mobiliario urbano e infraestructuras para servicios públicos. El derecho de vía está comprendido entre los linderos que lo separan de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía. 97- Red vial nacional: conjunto de carreteras que integran la red vial estratégica y la red vial complementaria, cuya administración corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
---	--

Como bien se ha venido mencionando a lo largo del análisis de esta iniciativa, el espíritu de esta consiste en renovar y adaptar a la realidad actual todo lo relacionado con la gestión de vialidad del país y dichos cambios tienen su génesis desde la terminología.

En el caso de las reformas aplicadas a las definiciones citadas supra, no presentan problemas de índole jurídico sobre todo por tratarse de conceptos cuyos efectos son propiamente para la Ley N°9078.

b) Se adicionan los incisos 18 bis), 97 bis), 97 ter) y 132 bis) al artículo 2

18 bis

La redacción de este inciso es prácticamente la misma que la de su antecesor, con la diferencia que en este se indica que el mantenimiento de este tipo de caminos corresponde a cada municipio.

Siendo lo anterior así, la creación de este inciso 18 bis resulta innecesaria en el sentido que la indicación señalada bien puede ser incluida propiamente en el inciso 18.

97 bis y 97 ter



En estos nuevos incisos se incluyen las definiciones de “red vial complementaria” y “red vial estratégica”. Como bien se analizó líneas atrás estos términos no presentan problemas de naturaleza jurídica.

132 bis

Este inciso añade la definición de “vía de acceso restringido”, la cual no es contraria a derecho.

c) Se adiciona un inciso k) al artículo 122

Este nuevo inciso k) consiste en la prohibición para motocicletas de circular en ciclovías o cajas de giro. Esta disposición aparte de necesaria no contraviene lo dispuesto por el resto del ordenamiento.

d) Se modifica el inciso f) del artículo 104

Ley N°9078	Expediente 24.076
ARTÍCULO 104.- Intersección de vías (...) f) Si se trata de un acceso controlado con una señal de "alto", el conductor detendrá el vehículo completamente en la línea de parada, aun cuando cuente con suficiente visibilidad y no circule ningún vehículo sobre la vía con prioridad de paso. Si no existe la línea de parada, se detendrá al llegar al punto más cercano de la vía que va a cruzar; para realizar tal maniobra, cederá el derecho de paso a todos los peatones que se encuentren sobre la calzada o a los vehículos que por velocidad o su cercanía circulen sobre las vías prioritarias	ARTÍCULO 104.- Intersección de vías (...) f) Si se trata de un acceso controlado con una señal de "alto", el conductor detendrá el vehículo completamente en la línea de parada, aun cuando cuente con suficiente visibilidad y no circule ningún vehículo sobre la vía con prioridad de paso. Si no existe la línea de parada, se detendrá al llegar al punto más cercano de la vía que va a cruzar; para realizar tal maniobra, cederá el derecho de paso a todos los peatones y ciclistas que se encuentren sobre la calzada o a los vehículos que por velocidad o su cercanía circulen sobre las vías prioritarias

La modificación efectuada a este inciso consiste en la inclusión de los ciclistas como sujetos prioritarios de paso en los puntos de la vía donde se pretende cruzar. Esta disposición no genera lesividad jurídica.

ARTÍCULO 73 - Modificaciones a la Ley de Expropiaciones N° 7495, de 3 de mayo de 1995

Se reforma el artículo 16 de la Ley de Expropiaciones

Ley N°7495	Expediente 24.076
Artículo 16.- Restitución. Transcurridos diez años desde la inscripción del inmueble expropiado a nombre del Estado, el expropiador podrá devolver a los dueños originales o a los causahabientes, que lo soliciten por escrito, las	Artículo 16.- Restitución La Administración podrá vender, permutar o efectuar la mutación demanial de propiedades o de las partes sobrantes, que no se han utilizado para el fin adquirido.



propiedades o las partes sobrantes que no se hayan utilizado totalmente para el fin respectivo. El interesado deberá cubrir, al ente expropiador, el valor actual del bien, cuya valoración se determinará de acuerdo con los trámites previstos en esta ley. Transcurridos los diez años establecidos en el presente artículo, los expropiados o sus causahabientes tendrán tres años para ejercer el derecho de restitución reconocido en esta norma.	
--	--

En este artículo se aplica una reforma total por el fondo. Se debe advertir que el nuevo planteamiento no tiene conexidad con el epígrafe del artículo, esto por cuanto, consiste en una mera autorización que se le otorga a la Administración para poder vender, permutar o mutar los bienes demaniales o los sobrantes que no fueron utilizados para el fin adquirido, dejando por fuera el instituto de la restitución hecho que sí se cumple en el contenido vigente.

Desde el punto de vista jurídico en este caso existe un yerro que requiere ser solventado, puesto que, el espíritu de la norma propuesta no coincide con el objetivo del título que es el de devolver en un plazo establecido por ley la titularidad del inmueble al antiguo dueño o sus causahabientes.

ARTÍCULO 74 - Modificaciones a la Ley de Construcciones

1) Se modifica el artículo 18

Ley N°833	Expediente 24.076
Artículo 18.- Obligaciones y Derechos – Todo edificio que se construya o reconstruya en lo sucesivo con frente a la vía pública, deberá sujetarse al alineamiento y al nivel oficial que fijará la Municipalidad. Quien se propusiere construir o reconstruir, tendrá derecho a pedir a la Municipalidad, antes de presentar su solicitud de permiso de construcción o reconstrucción, que se le indique cuál es el alineamiento y nivel oficial que corresponde a su propiedad. Esa fijación deberá hacerse dentro de los tres meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud respectiva, y si no se hiciere, quedará de pleno derecho como línea de construcción el límite de la propiedad con la vía pública. Si la línea que señale la Municipalidad implicare expropiación del derecho de la propiedad, la presentación de la solicitud formal de permiso de construcción o reconstrucción significará que el dueño acepta la expropiación y la Municipalidad	Artículo 18- Obligaciones y derechos Toda construcción frente a vías públicas deberá sujetarse al alineamiento que fijará el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuando se trate de la red vial nacional y al gobierno local, cuando se trate de la red vial cantonal. Quien hiciera construcciones o reconstrucciones sin el permiso municipal, además de pagar la multa correspondiente, será obligado a demoler lo construido o reconstruido.



tratará de llegar a un acuerdo con él para el traspaso de la faja o lote y valoración de los daños y perjuicios consiguientes. Si no se llegare a un acuerdo, tales daños y perjuicios serán valorados a solicitud de cualquiera de las partes por un perito designado por la Municipalidad y otro por el dueño y en rebeldía de cualquiera de las partes, por el Juez. Los tribunales tendrán libre apreciación de esos dictámenes para fijar los daños y perjuicios. El pago de éstos se hará al efectuarse el traspaso de la faja o lote de terreno, traspaso que se hará libre de todo impuesto o derecho y a más tardar dentro de los tres meses posteriores a la fecha en que quede firme la resolución que los fija. Los gastos que ocasionen las diligencias de expropiación se entenderán como parte de los daños y perjuicio y deberá pagarlos la Municipalidad. Las diligencias de expropiación no paralizarán la tramitación del permiso de construcción o reconstrucción ni la iniciación de éstas. Quien hiciere construcciones o reconstrucciones sin el permiso Municipal, además de pagar la multa prescrita por el Reglamento de Policía, será obligado a demoler lo construido.	
--	--

La propuesta planteada a este artículo se circunscribe únicamente a dos tópicos: la obligación de sujeción al alineamiento fijado por el MOPT o por el municipio correspondiente para las construcciones frente a la vía pública y por último la obligación de pagar una multa y el derribo de la obra en los casos que no se cuente con el permiso municipal de construcción, es decir, se elimina el resto del proceso que debe seguirse cuando exista contradictorio con el alineamiento brindado por la autoridad destacada según el caso.

Ahora bien, se debe tomar en cuenta que la ley de cita data del año 1949, es decir, es un cuerpo normativo con mucho de su contenido desfasado y en lo que respecta al caso particular en análisis, existen las vías administrativa y judicial con procesos jurídicamente definidos cuando se recurra al litigio por disconformidad de las partes intervinientes.

Siendo esto así, la reforma planteada a pesar de presentar una versión simplificada no genera problema de índole jurídico ni tampoco una laguna del derecho por eliminar el proceso citado.

CAPÍTULO VI DISPOSICIONES TRANSITORIAS

TRANSITORIO I



Este transitorio no presenta problemas jurídicos, ya que, le otorga un plazo determinado al Poder Ejecutivo para elaborar la respectiva reglamentación de esta ley. La norma es una directriz política que carece de contenido jurídico concreto, pues la reglamentación de las leyes es una competencia exclusiva del Poder Ejecutivo y no se ha señalado ninguna consecuencia jurídica en caso de incumplimiento del plazo.

TRANSITORIO II

Esta disposición transitoria no tiene problemas jurídicos, debido a que le otorga un plazo al MOPT para establecer y publicar los anchos de los derechos de vía. Tampoco hay consecuencia jurídica asociada al incumplimiento lo que le resta valor normativo.

TRANSITORIO III

Otro plazo que establece una obligación jurídica genérica (actualizar el inventario de la red vial nacional) pero sin ningún contenido concreto.

TRANSITORIO IV

No presenta problemas jurídicos. Otorga un plazo de 24 meses luego de la entrada en vigor de esta ley a las instituciones encargadas de la infraestructura vial y las prestadoras de servicios públicos para entregar la información georreferenciada en atención al numeral 46 de esta iniciativa.

TRANSITORIO V

El contenido de este transitorio corresponde a una norma de fondo la cual debería de estar inmersa dentro del articulado de la propuesta.

E – CONSIDERACIONES FINALES

Siempre es loable la voluntad de actualizar cuerpos normativos de vieja data y hacerlos compatibles con la realidad nacional, no obstante, es necesario que se tomen en cuenta los siguientes elementos:

- Se debe de reconocer la potestad de los gobiernos locales de administrar y gestionar todo lo concerniente a la red vial cantonal en función de su autonomía, esto por cuanto en el numeral 3 de esta propuesta se omite dicho detalle, atribuyendo la labor rectora de la gestión vial terrestre exclusivamente al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En otro orden de ideas, este mismo artículo le retorna a dicha cartera ministerial las funciones delegadas por ley a sus órganos adscritos, generando una concentración innecesaria de poder en una sola figura. Hay que tomar en cuenta



que la jerarquía de estos se centra en órganos colegiados de ahí la importancia de su resguardo jurídico.

- Se debe establecer claramente el ámbito de acción de Laboratorio de Materiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes respecto al del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales en aras de evitar una duplicidad de funciones y evitar con esto un incremento innecesario del gasto de recursos.
- Se debe de revisar el posible vicio de constitucionalidad habido en el inciso a) del artículo 36 de esta propuesta sobre obligaciones de poseedores de inmuebles adyacentes al derecho de vía.
- Es necesario que exista una homogenización en la terminología técnica respecto a otras normas específicas como bien se señaló en los artículos 42 y 58 de la presente iniciativa.
- Se debe revisar el contenido del artículo 42 sobre “venta o permuta de sobrantes” para no propiciar situaciones que afecten la hacienda pública.
- Resulta importante la revisión del incumplimiento del punto 1.33 de las Normas Técnicas de Inversión Pública del Ministerio de Planificación El cual se plasma en el numeral 64.
- Es necesario que se revise el problema de conexidad jurídica que existe entre el epígrafe del artículo respecto al contenido del mismo artículo 73.
- Se debe revisar los usos incorrectos de técnica legislativa que se mencionan en el acápite siguiente.

F – TÉCNICA LEGISLATIVA

1. En el artículo 2 del proyecto de ley se recomienda enumerar las definiciones con letras minúsculas seguidas de paréntesis de cierre, con el fin de poder referirse a ellas, por ejemplo, de la siguiente forma: “*Artículo 2, inciso a) Acceso a propiedad...*”.
2. En el artículo 3, se recomienda que la abreviatura referente al Ministerio de Obras Públicas y Transportes “(*MOPT*)”, se agregue luego del nombre de dicho Ministerio en el primer párrafo y se suprima del segundo. De tal manera, en el resto del articulado, si se prefiere, se puede utilizar solamente dicha abreviatura, cuando se haga referencia al mismo.
3. En el artículo 4 se sugiere citar adecuadamente el Decreto Ejecutivo al que se hace referencia; a saber: “*Decreto Ejecutivo N° 40686-MOPT del 14 de setiembre de 2017, Coordinación interinstitucional del sector transporte e*



infraestructura". Es contrario a la técnica legislativa que una ley remita a un Reglamento concreto.

4. En el artículo 9, inciso c), se sugiere citar adecuadamente la Ley a la que se hace referencia; a saber: *"Ley N° 8114 del 4 de julio de 2001 y sus reformas, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias"*.
5. En el artículo 26 se recomienda eliminar la abreviatura referente al Ministerio de Obras Públicas y Transportes "(MOPT)", del párrafo tercero, o bien, sustituir el nombre completo del Ministerio por solamente esta, como lo hace el proyecto en el párrafo segundo del mismo artículo. Se sugiere ver lo señalado líneas arriba en la observación número 2.
6. En el artículo 34, se recomienda que el plazo señalado en el párrafo 4, se establezca en días naturales o hábiles y no en "*meses*", pues se podría incurrir en situaciones de incerteza jurídica. Igualmente, en el párrafo 7, la publicación a la que se hace referencia debería realizarse también en un medio de comunicación de circulación nacional, además del Diario Oficial, con el fin de evitar situaciones de indefensión a la parte notificada.
7. En el párrafo tercero del inciso c) del artículo 36, se recomienda citar adecuadamente la Ley a la que se hace referencia; a saber: *"Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas, Ley General de la Administración Pública"*.
8. En el artículo 41 se sugiere revisar la redacción de la frase *"Ninguna empresa de ferrocarril podrá oponerse a que sus líneas sean cruzadas a nivel..."*. Lo anterior, por cuanto la Ley N° 5066 del 30 de agosto de 1972 y sus reformas, Ley General de Ferrocarriles, establece en su artículo 3 *"...la autoridad suprema del Estado sobre los ferrocarriles y sus anexidades..."*.
9. En el párrafo 6 del artículo 43, se sugiere utilizar un término en castellano para los *"planos us built"* y, en caso de que se prefiera la referencia el anglicismo por consideraciones de índole técnica, agregar su definición a las del artículo 2.
10. En el renglón cuarto del primer párrafo del artículo 44, corregir la palabra *"tengas"*, por *"tengan"*.
11. En el título del Capítulo V, se recomienda eliminar la palabra *"MODIFICACIONES"*, por *"REFORMAS"* y que el nombre de dicho capítulo sea el siguiente: *"REFORMAS, ADICIONES Y DEROGATORIAS"*, pues las pretensiones de las diputaciones proponentes del proyecto de ley en este capítulo son realizar estas 3 categorías de enmiendas en la normativa vigente.



12. Como recomendación general, en este mismo sentido de la observación anterior, se sugiere agrupar este tipo de enmiendas precisamente en dicho orden: *reformas, adiciones y derogatorias*.
13. En el artículo 70, se recomienda cambiar la palabra “*Elimínese*”, por “*Deróquese*” o bien, por la frase “*Se deroga...*”.
14. En el artículo 71, tanto en su enunciado como en los incisos a), c), d) y e), se recomienda cambiar la frase “*Se modifica...*”, por “*Se reforma...*”.
15. En el artículo 72, tanto en su enunciado como en los incisos a) y d) se recomienda cambiar la frase “*Se modifica...*”, por “*Se reforma...*”.
16. En los artículos 73 y 74, se recomienda cambiar los términos “*modificaciones*”, por “*reformas*”.
17. En el Transitorio I, se sugiere cambiar la frase “...*para que formule el o los reglamentos que correspondan*”; por la siguiente: “...*para reglamentar esta ley*”. Lo anterior, por cuanto al manifestar la obligatoriedad de reglamentar al Poder Ejecutivo, no se excluye la posibilidad de que se haga mediante uno o varios reglamentos según sea lo procedente.

G – ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO

Votación

En virtud de que la presente propuesta contiene normativa tendiente a aplicar limitantes a la propiedad, para su aprobación se requerirá para su aprobación de 38 votos.

Delegación

Debido a la votación requerida este proyecto de ley no puede ser delegado a Comisión con Potestad Legislativa Plena.

Consultas

- Todas las municipalidades
- Las instituciones autónomas:
Prestadoras de servicio público: Instituto Costarricense de Electricidad ICE, Instituto Nacional de Acueductos y Alcantarillados AYA
Referidas en sus funciones o mandato legal: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos ARESEP, Instituto costarricense de Ferrocarriles INCOFER, Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC.



- Organizaciones que representan a las personas con discapacidad debidamente reconocidas.

H – FUENTES

Constitucionales

Constitución Política de la República de Costa Rica.

Leyes y reglamentos

Ley N°6227, Ley General de la Administración Pública.

Ley N° 833 del 2 de noviembre de 1949 y sus reformas, *Ley de Construcciones*.

Ley N° 3155 del 5 de agosto de 1963 y sus reformas, *Crea el Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas*.

Ley N° 4240 del 11 de noviembre de 1968 y sus reformas, *Ley de Planificación Urbana*.

Ley N° 5060 del 22 de agosto de 1972 y sus reformas, *Ley General de Caminos Públicos*.

Ley N° 5066 del 30 de agosto de 1972 y sus reformas, *Ley General de Ferrocarriles*.

Ley N° 5525 del 2 de mayo de 1974 y sus reformas, *Ley de Planificación Nacional*.

Ley N° 6324 del 24 de mayo de 1979 y sus reformas, *Ley de Administración Vial*.

Ley N° 7495 del 3 de mayo de 1995 y sus reformas, *Ley de Expropiaciones*.

Ley N° 7575 del 13 de febrero de 1996 y sus reformas, *Ley Forestal*.

Ley N° 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas, *Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP)*.

Ley N° 7600 del 2 de mayo de 1996 y sus reformas, *Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad*.

Ley N° 7762 del 14 de abril de 1998 y sus reformas, *Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos*.

Ley N° 7798 del 30 de abril de 1998 y sus reformas, *Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI)*.



Ley N° 8114 del 4 de julio de 2001 y sus reformas, *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias*.

Ley N° 8131 del 18 de setiembre de 2001 y sus reformas, *Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos*.

Ley N° 8488 del 22 de noviembre de 2005 y sus reformas, *Ley Nacional de Emergencias y Prevención del Riesgo*.

Ley N° 8642 del 4 de junio de 2008 y sus reformas, *Ley General de Telecomunicaciones*.

Ley N° 8660 del 8 de agosto de 2008 y sus reformas, *Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector Telecomunicaciones*.

Ley N° 9078 del 4 de octubre de 2012 y sus reformas, *Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial*.

Ley N° 9329 del 15 de octubre de 2015 y sus reformas, *Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal*.

Ley N° 9953 del 3 de marzo de 2021, *Ley para la intervención de rutas cantonales por parte del Consejo Nacional de Vialidad*.

Ley N° 10343 del 29 de marzo de 2023, *Reforma Ley General de Caminos Públicos y ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal*.

Ley N° 10418 del 14 de noviembre de 2023, *Reforma Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal*.

Coordinación interinstitucional del sector transporte e infraestructura. Decreto Ejecutivo N° 40686-MOPT del 14 de setiembre de 2017.

Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal. Decreto Ejecutivo N° 40137-MOPT del 12 de diciembre de 2016 y sus reformas.

Reglamento Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad. Decreto Ejecutivo 26831-MP del 23 de marzo de 1998 y sus reformas.

Jurisprudencia administrativa



Opinión Jurídica OJ-008-2023 del 7 de febrero de 2023. *Criterio sobre el proyecto de ley denominado “Adición de un nuevo artículo 4 bis a la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal y sus reformas, Ley N.º9329 del 15 de octubre de 2015”, el cual se tramita bajo el número de expediente 23.203.*

Dictamen C-368-2019 del 11 de diciembre de 2019. *Atención a la siguiente consulta planteada por el Alcalde de Puriscal: “...cuál será el mejor criterio para realizar el alineamiento del derecho de vía; si la medición debe realizarse de cerca a cerca o bien, del centro del camino hacia la cerca.”*

Dictamen C-351-2019 del 25 de noviembre de 2019. *Atención a las siguientes consultas planteadas por el Concejo Municipal de Santo Domingo: “1. ¿Puede el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en forma directa o por medio del Concejo Nacional de Vialidad, convertir unilateralmente una calle publica cantonal debidamente inventariada, en calle nacional o de travesía según las facultades dadas en la Ley 9329 a las Municipalidades? 2. En caso de que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en forma directa o por medio del Concejo Nacional de Vialidad (CONAVI) haya declarado unilateralmente, una calle cantonal en nacional o travesía, posterior a la entrada en vigencia de la Ley N° 9329 Ley Especial para la transferencia de competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal ¿Cuál sería el procedimiento correspondiente para su anulación?*

Opinión Jurídica OJ-155-2015 del 18 de diciembre de 2015. *Criterio sobre el proyecto “Ley especial para el fraccionamiento o segregación de bienes inmuebles ubicados frente a vías públicas de hecho”, expediente 19008.*

Opinión Jurídica OJ-077-2015 del 22 de julio de 2015. *Criterio sobre el texto sustitutivo del proyecto de Ley tramitado bajo el número de expediente 18.001 denominado “Primera Ley Especial de Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal”.*

Dictamen C-172-2012 del 6 de julio de 2012. *Atención a consulta del Concejo Municipal de Siquirres sobre “La declaratoria de camino o vía pública de la Red Vial Cantonal, se puede dar tomando Acuerdo por parte del Concejo, sea por traspaso del bien a la Municipalidad a título gratuito (donado por particulares), u oneroso por pago expropiación de parte de la Municipalidad... También cuando se aprueba y se recibe oficialmente una urbanización, construida en el cantón, se toma acuerdo para recibir las calles y áreas públicas...”.*

Opinión Jurídica OJ-55-2011 del 8 de setiembre de 2011. *Criterio sobre el proyecto de Ley tramitado bajo el número de expediente 18.001 denominado “Primera Ley Especial de Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal”.*



Dictamen C-143-2010 del 19 de julio de 2010. *Atención a consulta del Consejo Directivo de la Federación Occidental de Municipalidades de Alajuela sobre “la regencia en el tema de caminos cantonales, puesto que se maneja confusión entre la injerencia del INVU y el MOPT”.*

Dictamen C- 288-2009 del 19 de octubre de 2009. *Atención a diversas consultas planteadas por el Alcalde de San Carlos con relación al trámite de denuncias por supuesto cierre o estrechamiento de camino público.*

I – ANEXOS

No hay.

Elaborado por: csr

/ *Isch//9-4-2025

c. arch// 24076 IJU-SIST-SIL