

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PRIMERA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS:  
ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL**

Expediente N.º 18.001

**DICTAMEN AFIRMATIVO UNÁNIME**

22 de abril de 2015

**PRIMERA LEGISLATURA**

1º de mayo de 2014 – 30 de abril de 2015

**SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES EXTRAORDINARIAS**

1º de diciembre de 2014 – 30 de abril de 2015

**COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE ASUNTOS MUNICIPALES Y  
DESARROLLO LOCAL PARTICIPATIVO**

## COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE ASUNTOS MUNICIPALES Y DESARROLLO LOCAL PARTICIPATIVO

### DICTAMEN AFIRMATIVO UNÁNIME

#### PRIMERA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL

Expediente N.º 18 001

Los suscritos diputados y diputada miembros de la Comisión de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo, rendimos el presente dictamen afirmativo unánime de mayoría sobre el proyecto de ley: **“Primera ley especial para la transferencia de competencias: atención plena y exclusiva de la red vial cantonal”**, expediente legislativo 18.001 iniciativa del Poder Ejecutivo, presentado el 24 de febrero del 2011 y publicado en La Gaceta N° 55 del 18 de marzo de 2011, de conformidad con las siguientes consideraciones:

#### A. OBJETO DEL PROYECTO Y TRÁMITE LEGISLATIVO

El proyecto de ley en estudio, tiene como propósito fundamental, trasladar a las municipalidades del país, los recursos necesarios para la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal, dentro del marco establecido en el artículo 170 de la Constitución Política y la Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades.

El texto base fue presentado por el Poder Ejecutivo el 24 de febrero del 2011 el cual inició su trámite legislativo, con la consulta preceptiva a todas las municipalidades del país y a otras organizaciones e instituciones gubernamentales para que se pronunciaran sobre esta iniciativa.

La fuente de financiamiento del proyecto original era la suma de doscientos millones de dólares, moneda de los Estados Unidos de América (USD 200.000.000,00) de los fondos provenientes del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007) entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, para financiar el Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)). A partir del tercer año consecutivo contados desde la aprobación de la Ley y una vez ejecutado el 50% de los recursos, se transferirá el equivalente al 1,5% de los ingresos corrientes de las leyes de presupuesto de la República, certificados por la Contraloría General de la República como ingresos probables para los años económicos subsiguientes a las anualidades financiadas en el párrafo anterior. Esta última dotación de recursos se transferirán en relación directa con el mejoramiento de la carga tributaria y cuando esta ascienda al 15,9% del PIB.

La asignación de recursos indicada en el párrafo anterior, sería destinada en las anualidades ahí reguladas, exclusivamente a la atención de la red vial cantonal de cada municipalidad de conformidad con la distribución intermunicipal establecida en el artículo 5 de la Ley N.º 8114, de 4 de julio de 2001.

Además, se contempla el recurso humano, bienes y servicios del programa 327 del Presupuesto Nacional, correspondientes a la Dirección de Gestión Municipal y la maquinaria, bienes, servicios, e instalaciones físicas destinadas a las plantas de producción de asfalto por la División de Obras Públicas.

Esta propuesta inicial entre otros elementos, adolecía de sostenibilidad financiera en el tiempo, toda vez que los recursos se agotaban prácticamente con la ejecución total del préstamo.

Posteriormente, el 3 de febrero del 2014 el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, con el aval del Consejo Consultivo a que hace referencia el artículo 6 de la Ley 8801, presentó a la Comisión una propuesta de texto sustitutivo, cuyo financiamiento provenía ahora, de un incremento al impuesto único de combustible que pasaría a un 11,18% y del 100% del programa presupuestario 327-1 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Se incluía también, todos los materiales de construcción inventariados y adquiridos dentro del citado programa 327-1 del MOPT.

Este texto tenía el gran inconveniente de que el financiamiento provendría de nuevos impuestos, que pagarían en última instancia los consumidores.

El 9 de abril del 2014, MIDEPLAN presenta otra propuesta de texto sustitutivo cuyo sustento económico era una reforma a la Ley 8114 para elevar la asignación porcentual del impuesto a los combustibles en favor de las municipalidades y considerando también los recursos de la partida presupuestaria 327-1.

Con fecha 22 de abril del 2014, esta Comisión aprobó una moción para que se consultara a MIDEPLAN, cuál de los dos textos sustitutivos presentados dentro del trámite del proyecto de ley, fue coordinado y en su caso avalado por el Consejo Consultivo establecido en la Ley 8801.

Por último, mediante oficio DM-069-15 del 17 de febrero del año en curso, MIDEPLAN presenta otra propuesta de texto sustitutivo, coordinada, presentada y discutida con los representantes del Consejo Consultivo y es esta última versión la que ha sido conocida y analizada por esta Comisión.

En efecto, en la sesión ordinaria N.º 21 del 18 de marzo del 2015, se aprobó acoger como texto base de discusión el texto sustitutivo presentado por MIDEPLAN el cual fue consultado con diversas instituciones y organizaciones. Además se recibió en audiencia al Ministerio de Hacienda, Tesorería Nacional, MIDEPLAN y MOPT, para que se refirieran al texto sustitutivo finalmente aprobado.

## CONSIDERACIONES DE FONDO

### 1. TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS Y RECURSOS ECONÓMICOS A LAS MUNICIPALIDADES

El tema de la transferencia de competencias a los municipios, tiene su punto de partida y fundamento normativo en el artículo 170 constitucional, a partir de una reforma acontecida en el año 2001. En este sentido, mediante el oficio ST-065-2011 J del 5 de mayo del 2011, el Departamento de Servicios Técnicos de la Asamblea Legislativa, en su informe sobre el proyecto de ley en discusión, manifestó en lo conducente:

#### A. “MARCO DE LA TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS

##### *Consideraciones generales*

La transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las municipalidades se estableció mediante una reforma al artículo 170 de la Constitución Política, aprobada el 03 de junio de 2001, mediante Ley N° 8106, que señala lo siguiente:

**Artículo 170.-** *Las corporaciones municipales son autónomas. En el Presupuesto Ordinario de la República, se les asignará a todas las municipalidades del país una suma que no será inferior a un diez por ciento (10%) de los ingresos ordinarios calculados para el año económico correspondiente.*

*La ley determinará las competencias que se trasladarán del Poder Ejecutivo a las corporaciones municipales y la distribución de los recursos indicados. Transitorio.—La asignación presupuestaria establecida en el artículo 170 será progresiva, a razón de un uno coma cinco por ciento (1,5%) por año, hasta completar el diez por ciento (10%) total.*

*Periódicamente, en cada asignación de los recursos establecidos en el artículo 170, la Asamblea Legislativa deberá aprobar una ley que indique las competencias por trasladar a las corporaciones municipales. Hasta que la Asamblea Legislativa apruebe cada una de las leyes, no se les asignarán a las municipalidades los recursos correspondientes a ese período, de conformidad con lo indicado en ese mismo numeral.*

En virtud de esta reforma constitucional, en abril del año 2010 se aprobó la Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, N° 8801, que establece, entre otras cosas, el objeto de esas transferencias de competencias, propósitos, principios del proceso, ejercicios asociados, coordinación y concertación del proceso, criterios para la atribución de fondos y de competencias a los entes locales, así como la participación ciudadana en el proceso.

Sobre el objeto y los principios reguladores de la transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las municipalidades la Ley citada señala textualmente:

**ARTÍCULO 1.- Objeto.** *La presente Ley tiene como objeto establecer los principios y las disposiciones generales para ejecutar lo dispuesto en el artículo 170 de la Constitución Política de la República de Costa Rica, con el fin de transferir recursos del presupuesto de ingresos y gastos de la República y la titularidad de competencias administrativas del Poder Ejecutivo a los gobiernos locales, para contribuir al proceso de descentralización territorial del Estado costarricense.*

**ARTÍCULO 3.- Principios del proceso de transferencias.** *Son principios orientadores del proceso de transferencia de fondos públicos y de competencias del Poder Ejecutivo y de sus órganos a las municipalidades, los siguientes://a) Subsidiariedad: las competencias municipales serán ejercidas de manera subsidiaria y temporal por la Administración Pública central o descentralizada, cuando de manera excepcional lo amerite el interés público y la protección de los derechos de los vecinos de un cantón.//b) Complementariedad: la transferencia de competencias del Poder Ejecutivo y de sus órganos a las municipalidades permitirá el ejercicio concurrente de competencias, cuando sea necesario, para garantizar la mejor prestación de los servicios públicos a los vecinos y el equilibrio entre la Administración Pública nacional y la administración pública municipal.//c) Equidad: la distribución de los recursos del Estado hacia los gobiernos locales será proporcional y adecuada a las necesidades y capacidades de cada municipalidad, así como al ámbito, los alcances y la cobertura de las competencias, atribuciones y servicios descentralizados.//d) Gradualidad: el proceso de descentralización se ejecutará de manera gradual, progresiva y ordenada, conforme a los criterios aquí dispuestos, para permitir la transferencia de recursos nacionales hacia los gobiernos locales, una clara asignación de competencias a los gobiernos locales y asegurar la eficiencia y eficacia de los servicios municipales.//e) Asimetría: el proceso de descentralización tomará en cuenta las diferencias existentes entre cada municipalidad, respecto de su capacidad de gestión efectiva para prestar servicios básicos a los vecinos o la construcción de obras públicas urgentes, fomentará la homologación de las competencias ejercidas por todos los gobiernos locales y definirá criterios objetivos para asignarlas de manera equitativa y progresiva.//f) Permanencia: la descentralización es una política permanente de Estado, de orden público y vinculante para la Administración Pública central.//g) Democratización: la descentralización municipal fomentará la participación democrática de los vecinos en el funcionamiento y la organización de los gobiernos locales, y promoverá la igualdad de oportunidades para el desarrollo humano.//h) Integración regional: el proceso de descentralización promoverá la integración de los intereses y servicios de cada cantón con los de los cantones vecinos, conforme a sus características naturales; impulsará la mejor planificación y ordenación del territorio, la mejor distribución de la población y la más justa distribución económica y social de*

*la riqueza.//i) Financiamiento: cada ley especial especificará cuáles competencias se transfieren, las reglas sobre su ejercicio y los fondos necesarios para ejercerla.*

### ***Mideplan en el proceso de transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las municipalidades***

De conformidad con la Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, N° 8801, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan) tiene una serie de responsabilidades específicas en esta materia y es considerado la autoridad responsable del Poder Ejecutivo.

Entre las atribuciones concedidas destacan: la proposición de las competencias a transferir con los correspondientes recursos necesarios para realizarlas, la concertación del proceso y la elaboración de los anteproyectos de ley que serían sometidos a la Asamblea Legislativa. Le corresponde, además, coordinar las acciones específicas para el proceso de la transferencia y los recursos, así como elaborar los planes correspondientes.

Los artículos 5 y 7 de la Ley citada señalan lo siguiente:

***ARTÍCULO 5.- Autoridad responsable en el Poder Ejecutivo.*** *Para los efectos de esta Ley, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica será la autoridad responsable del Poder Ejecutivo, ante las municipalidades, de la coordinación y la concertación del proceso de transferencia de recursos y competencias del Poder Ejecutivo y de sus órganos a las municipalidades y concejos municipales de distrito.//El Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica propondrá las competencias que serán transferidas a los gobiernos locales, así como los recursos necesarios para ejercerlas; concertará el proceso de transferencia de competencias y elaborará los anteproyectos de ley que serán sometidos a conocimiento de la Asamblea Legislativa.// Dentro de este proceso, el Poder Ejecutivo podrá implementar planes, programas o proyectos que permitan verificar la idoneidad de los gobiernos locales, para asumir nuevas competencias y recursos. Lo anterior con mecanismos de apoyo permanente al mejoramiento de la gestión municipal, sin perjuicio de la autonomía municipal y en concordancia con los alcances del artículo 170 constitucional.*

***ARTÍCULO 7.- Coordinación.*** *Los ministerios y sus órganos adscritos deberán coordinar con el ministro de Planificación Nacional y Política Económica sus acciones específicas para desarrollar con eficiencia y eficacia el proceso de transferencia de competencia y recursos, la elaboración de los planes correspondientes y verificar que sean ejecutados de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política y esta Ley.*

La transferencia de competencias es incondicionada y solo puede coordinarse su definición y traslado efectivo con el ministro de Planificación y Políticas Económica, según el inciso g) del artículo 9 de la Ley N° 8801”.

Es evidente entonces que la reforma al artículo 170 de la Constitución Política y la subsecuente ley, constituyen un cambio paradigmático toda vez que con su implementación se modifica todo el esquema funcional del Estado costarricense, tal y como lo había concebido el constituyente de 1949. En la tesis de la reforma, se materializa una decisión política fundamental que consiste en la descentralización hacia el poder local, en donde el Estado centralizado se debe desprender de algunas de sus atribuciones y recursos en favor de los municipios, hasta completar, en ese proceso, un 10% del presupuesto ordinario de la República correspondiente al Poder Ejecutivo.

En palabras del magistrado de la Sala Constitucional Dr. Ernesto Jinesta Lobo:

*“Probablemente, todavía, en las instancias políticas no se ha cobrado conciencia del enorme impacto de esta reforma en la configuración general y futura de las administraciones públicas, del Estado y de la sociedad costarricense. Como consecuencia de la reforma, las entidades territoriales o locales se proyectan como poderosos centros de conformación del desarrollo socioeconómico en el próximo siglo, claro está, si saben asumir adecuada y responsablemente, los deberes y obligaciones que les han sido asignados por el constituyente derivado del 2001. Si los municipios, y sobre todo, sus órganos de gobierno –Concejos y Alcaldes- no saben aprovechar esta oportunidad histórica para dinamizar el régimen municipal imprimiéndole un papel protagónico y activo en la consolidación de un Estado Social y Democrático de Derecho y, por consecuencia, no abordan con planificación las nuevas obligaciones y responsabilidades, el Estado costarricense correrá serio peligro y hasta, eventualmente, podría sufrir una crisis o colapso de incalculables consecuencias. Afortunadamente, la transferencia de competencias y servicios públicos ha sido diseñada por el constituyente derivado como un proceso paulatino y progresivo cuyo éxito dependerá, en muy buena parte, de la consistencia, coherencia y rigor técnico de las leyes que lo implementarán, sin perder de perspectiva, desde luego, la ejecución misma del proceso que debe estar muy bien concebida y administrada por los sujetos que intervienen en el proceso de transferencia. Son múltiples los retos humanos, jurídicos, financieros o presupuestarios y materiales que le plantea la reforma a la clase política y burocrática de nuestro país, los cuales deben ser superados de forma airosa en aras de una mayor cuota de democratización y participación directa de los ciudadanos en la gestión pública y desde luego, de la supervivencia, continuidad u consolidación del Estado costarricense surgido después de la fundación de la Segunda República.”<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> **JINESTA LOBO**, Ernesto, Desafíos y dilemas jurídicos de la transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las municipalidades: la reforma del artículo 170 de la Constitución Política. En **Revista IVSTITIA**, números 185-186. Mayo-junio 1982.

## 2. CONTENIDO Y ALCANCES DEL PROYECTO EN DISCUSIÓN

Dentro de las disposiciones normativas relevantes presentes en el texto dictaminado, podemos mencionar que la atención de la red vial cantonal de forma plena y exclusiva será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá realizar el señalamiento y la demarcación con base en los procedimientos establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como el alineamiento, mantenimiento, rehabilitación, reforzamiento, construcción y reconstrucción, mejoramiento y concesión en relación con el estado de los caminos públicos no incluidos por el MOPT dentro de la Red Vial Nacional; conforme a la definición establecida en el artículo 1 de la Ley General de Caminos Públicos y sus reformas.

Además, las municipalidades podrán ejercer la competencia transferida de manera mancomunada, a través de convenios con federaciones o confederaciones de municipalidades, o cualquier otro mecanismo de gestión municipal establecido en la normativa jurídica nacional o local, incluyendo la creación de unidades ejecutoras inter cantonales o regionales.

La responsabilidad por la ejecución presupuestaria, una vez realizada la transferencia de la competencia, será asumida por los gobiernos locales y sus funcionarios de conformidad con la normativa actual.

Por otra parte en el tema fundamental del financiamiento y la sostenibilidad de las competencias trasladadas, se propone aumentar en un 15% adicional de la totalidad de los recursos captados por la Ley N° 8114, aparte de los recursos que actualmente dicha Ley les asigna por concepto de transferencias, de manera tal que se deberá depositar en favor de las municipalidades un 22.25% del monto total disponible del impuesto único a los combustibles. Este aumento será prorrateado a razón de una tercera parte por año hasta completar la totalidad de dicho aumento, de tal forma que a partir de la cuarta anualidad y subsiguientes, se continuará aplicando el porcentaje completo adicional. Dicho aumento porcentual será transferido totalmente a los gobiernos locales, según los criterios de distribución establecidos en la presente ley y se destinarán a la administración general de la red vial cantonal.

Este proceso de transferencia se financiará también, con el 16% de los recursos del programa presupuestario 327 del MOPT correspondiente a la sub partida presupuestaria 2.03.02 (materiales y productos minerales) del subprograma No.02, sin tomar en cuenta las transferencias de capital, ni los recursos correspondientes a préstamos internacionales vigentes.

Dichos recursos, , tanto los provenientes de la ley 8114 como los del programa presupuestario 327, serán girados por la Tesorería Nacional directamente a cada Gobierno Local, siguiendo los mecanismos propios de Caja Única del Estado y serán considerados como fondos con destino específico.



En el caso de cantones donde existan Concejos Municipales de Distrito, el Concejo Municipal del Cantón al que pertenezca, estará en la obligación de asignar y transferir la porción de recursos que le corresponda según las rutas cantonales territorialmente ubicadas en la jurisdicción de cada uno de ellos.

Por otra parte, las Direcciones Regionales de la División de Obras Públicas adscritas al MOPT, o en su defecto el órgano que el MOPT designe, deberán programar sus actividades de asesoría, de conformidad con lo que requieran los gobiernos locales para implementación de la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal.

Los recursos se asignarán de conformidad con los siguientes parámetros:

- a) El cincuenta por ciento (50%) según la extensión de la red vial de cada cantón, inventariada por los gobiernos locales y debidamente registrada en el MOPT.
- b) El treinta y cinco por ciento (35 %) según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN); los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.
- c) El quince por ciento (15 %) restante, será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades.

En cuanto a los materiales de construcción inventariados y adquiridos con recursos del Programa Presupuestario 327 y disponibles a la fecha de la promulgación de esta Ley en los planteles de la División de Obras Públicas, incluyendo: componentes para puentes, agregados pétreos, cemento, materiales bituminosos, mezcla de concreto asfáltico, tuberías para drenajes, entre otros materiales atinentes a la manutención de la red vial cantonal, serán distribuidos a los gobiernos locales por parte del órgano técnico que el MOPT designe hasta agotar existencias, conforme a los procedimientos administrativos existentes para el periodo presupuestario siguiente.

### **3. POR QUÉ OTORGAR A LAS MUNICIPALIDADES FINANCIAMIENTO ADICIONAL PARA LA ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL CANTONAL.**

Desde hace muchos años las municipalidades y las organizaciones afines al régimen municipal, han venido reclamando como un elemental asunto de justicia distributiva, el aumento de los recursos provenientes de la ley 8114, lo cual a criterio de la mayoría de esta Comisión, es una reivindicación histórica que debe darse para que las municipalidades puedan construir, reparar y mantener la extensa red de caminos vecinales que les compete y que va a significar un mayor bienestar para sus habitantes y para el desarrollo económico del país.

En el expediente legislativo 19 140 **“Modificación de los artículos 5 y 6 inciso j) y adición de un transitorio a la Ley 8114, Ley de Simplificación y eficiencia Tributarias”** que conoce actualmente esta Comisión, se aprobó un texto sustitutivo que en cuya virtud se propone modificar también el artículo 5 de la Ley 8114 para aumentar en un 15% adicional los recursos provenientes del impuesto único a los combustibles a las municipalidades.

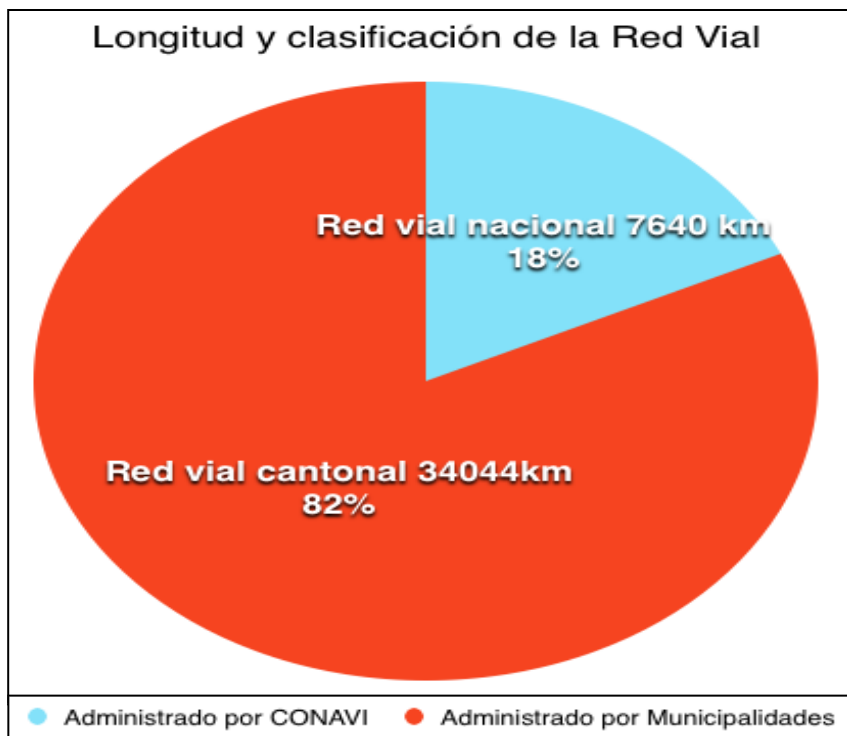
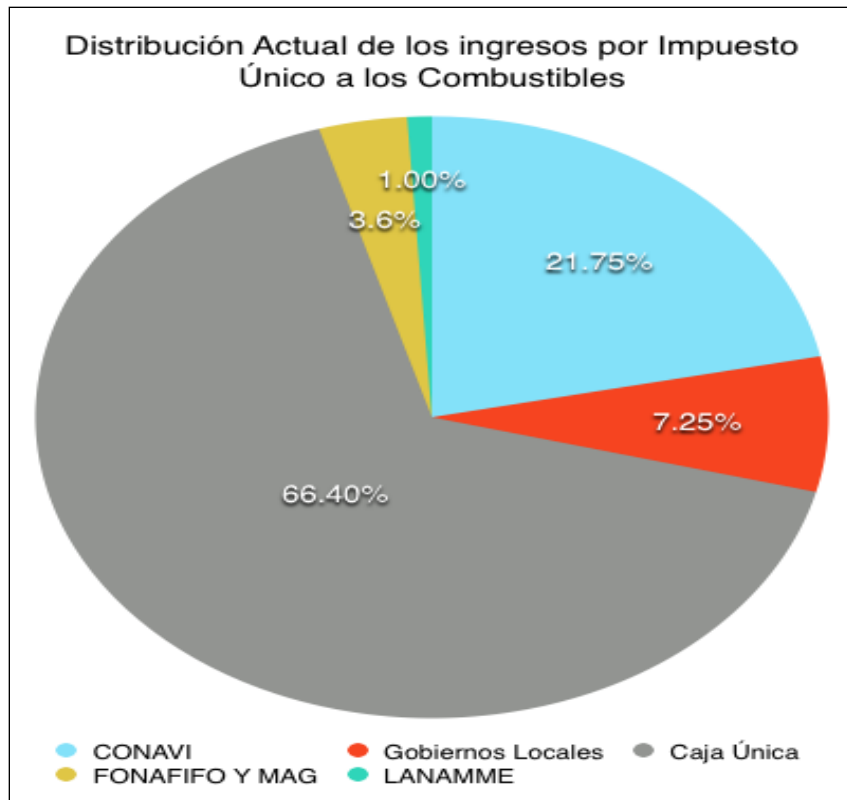
En este sentido, consideramos apropiado y oportuno recoger algunos de los fundamentos y razonamientos emanados del informe de subcomisión aprobado, pues se trata, en lo esencial del mismo objeto perseguido por el legislador.

En efecto, en el citado informe se establece que:

#### **“DE LAS CONCLUSIONES FINALES**

1. Que al revisar la exposición de motivos de los legisladores que impulsaron la Ley N° 8114: Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria (tramitada bajo el expediente N° 14.189 y sancionada el 04 de julio de 2001), se rescata la intención de garantizar “la asignación de recursos financieros a favor de programas e instituciones de especial relevancia en la vida nacional y que consideramos deben tener garantizadas algunas rentas procedentes del erario público a fin de asegurar a los contribuyentes la oportuna y suficiente prestación de los servicios que brindan tales instituciones y programas”. Tal fue el espíritu detrás de la asignación de recursos provenientes de la recaudación del impuesto único a los combustibles a CONAVI y a las municipalidades para financiar el mantenimiento, la mejora y el desarrollo de la infraestructura vial del país.

2. Que la distribución que hace la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, Ley N° 8114, de los dineros del impuesto único a los combustibles, no responde de forma adecuada a las necesidades y al rezago que tiene el país en materia de infraestructura vial, ni refleja la magnitud de las responsabilidades de los Gobiernos Locales sobre la red vial cantonal. Esto hace necesario corregir este error de origen, a través de una distribución más justa y equilibrada de lo recaudado por este impuesto.



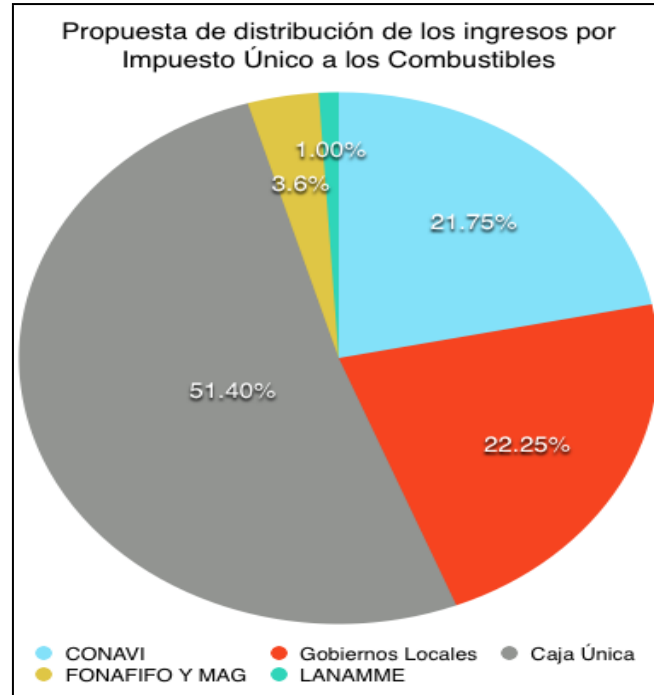
4. Que como se concluye de los gráficos anteriores, los Gobiernos Locales administran el 82% de la red vial cantonal del país, pero apenas reciben el 7.25% del total de lo recaudado por el impuesto único a los combustibles. Conavi administra el 18% de la red vial, las vías nacionales, y recibe 21.75% del impuesto. Esta disparidad y la bajísima asignación de recursos para las municipalidades limitan de forma dramática la posibilidad de que las municipalidades puedan atender la red vial cantonal, afectando en consecuencia la calidad de vida de los ciudadanos, la competitividad de los cantones, la actividad económica y la seguridad de los usuarios.

5. Que según los oficios DM-970-2014 y DGPN-358-2014 del Ministerio de Hacienda, en 2013 los ingresos totales a distribuir por concepto del Impuesto Único a los Combustibles alcanzaron la suma de ¢404.210.000.000. En los mismos oficios se indica que en ese año se giró a CONAVI la suma de ¢79.735.500.000, mientras que para el conjunto de las 81 municipalidades se giró la suma de ¢26.578.500.000. Si se dividen estos montos entre la longitud de la red vial nacional y la red vial cantonal, respectivamente, se tiene que en 2013 se asignó ¢11.507.287 por km administrado a CONAVI y solamente ¢860.804 por km administrado a las municipalidades. De esta forma se deja en evidencia la imposibilidad económica de los Gobiernos Locales de atender de forma adecuada la red vial cantonal, máxime si se considera que “según datos de las municipalidades, hacer 1 kilómetro de carretera, solo la calzada, sin cordón de caño ni cunetas, les cuesta aproximadamente ¢70 millones” (Departamento de Análisis Presupuestario, oficio DAP-075-08-2014).

6. Que el lamentable estado de la red vial y su impacto negativo sobre el desarrollo del país y la calidad de vida de sus ciudadanos, ha sido analizado y documentado por múltiples organizaciones. El Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la UCR, señala que en el muestreo realizado para el Informe de Evaluación de la Red Vial Pavimentada 2012 - 2013, más de un 50% de la superficie analizada presenta baches, grietas, pérdida de materiales y ahuecamientos, y que otro 26.3% presenta un deterioro extremo. Por su parte, en el Informe Estado de la Nación 2014 se indica que considerando los rezagos en la infraestructura nacional y su importancia en relación con la competitividad y el crecimiento, es necesario agilizar la inversión, mejorar la ejecución y destinar más recursos a infraestructura. El Reporte Global de Competitividad 2014-2015 del Foro Económico Mundial, ubica a Costa Rica en el puesto 119 de 144 países en el ranking de calidad de la red vial, señalando además que la infraestructura es el segundo factor más problemático para hacer negocios en el país, solo detrás de la burocracia. La Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado (UCCAEP) también ha sido insistente en señalar la urgencia de atender el rezago en infraestructura para potenciar el desarrollo del país.

7. Que en función de todo lo señalado hasta este punto, es que se hace necesario y urgente una distribución más eficiente y justa de lo recaudado por el impuesto único a los combustibles. No se podrá reducir el rezago sin asignar mayores recursos a los Gobiernos Locales para que atiendan la red vial cantonal. A la luz

de la información disponible y de las consultas realizadas, en el presente dictamen de subcomisión se propone una modificación a la distribución de lo recaudado por el Impuesto Único a los Combustibles que se contemplaba en el texto base, dicha distribución se presenta en el siguiente gráfico:



8. Que el primer logro de la distribución propuesta es que aumenta de 29% a 44% la asignación de recursos del impuesto a los combustibles para financiar la infraestructura vial del país; esto sumando lo que se asignará al CONAVI y a los Gobiernos Locales. Este aumento se sustenta en la necesidad de relacionar de una forma mucho más efectiva el uso de los recursos del impuesto a los combustibles, con el hecho generador de los mismos.

9. Que este impuesto es pagado por las personas y organizaciones al comprar combustible para transitar a todo lo largo de la red vial del país. Considerando este hecho generador, se hace evidente que el uso de lo recaudado debe tener un impacto positivo sustantivo sobre la red vial y por lo tanto no corresponde que apenas un 29% de los recursos sea para este fin, como actualmente se da. El aumento a un 44%, sumando lo que corresponde a CONAVI y Municipalidades, mitiga este desbalance y aún permite al Estado utilizar una buena parte de estos recursos para el cumplimiento de otras de sus obligaciones.

10. Que como ya se dijo, los Gobiernos Locales administran el 82% de la red vial del país, pero apenas reciben el 7.25% del total de lo recaudado por el impuesto único a los combustibles. La forma en la que las y los contribuyentes de todo el país podrán atestiguar un resultado significativo de la inversión de este impuesto en la red vial de sus comunidades, es, como se propone en este dictamen, una asignación de recursos decididamente mayor para las Municipalidades.

11. Que en el siguiente cuadro se resume la situación actual y la nueva propuesta que se plantea en este documento en relación con la asignación a CONAVI y los Gobiernos Locales, además se ejemplifica tomando como referencia los ingresos totales por concepto del Impuesto Único a los Combustibles del 2013:

Responsable	Ley vigente				Proyecto de Ley, texto sustitutivo			
	% del Imp. asignado	Longitud red vial administrada		Monto por KM administrado (recaudación 2013)*	% del Imp. asignado	Longitud red vial administrada		Monto por KM administrado (recaudación 2013)*
<b>CONAVI</b>	21.75%	7640 km	18%	¢11.507.287	21.75%	7640 km	18%	¢11.507.287
<b>Municipalidades</b>	7.25%	34044 km	82%	¢860.804	22.25%	34044 km	82%	¢2.641.779

\*NOTA: este ejercicio se hizo con base en la recaudación del Impuesto Único a los Combustibles 2013: ¢ 404.210.000.000 (Oficios DM-970-2014 y DGPN-358-2014. Ministerio de Hacienda). Se debe considerar que tanto para CONAVI como para las Municipalidades hay costos administrativos que no se contemplan en el ejercicio y que reducen drásticamente el dinero que efectivamente se invierte en la red vial. En el ejercicio no se está rebajando la asignación consuetudinaria al Poder Judicial de al menos un 6% del presupuesto nacional

12. Que queda demostrado, hoy la asignación de recursos es tan desproporcionada que el CONAVI recibe por Km administrado 13.4 veces lo que reciben las municipalidades por el mismo concepto. El presente proyecto de ley permitirá aumentar de forma significativa la capacidad de los Gobiernos Locales de mejorar las rutas cantonales bajo su responsabilidad. Tomando como referencia los datos al año 2013, con la aprobación de esta iniciativa, se permitirá pasar de asignar ¢860.804 por Km administrado por las Municipalidades, a ¢2.641.779 por Km. En este escenario el CONAVI siempre recibirá 4,35 veces más que las municipalidades por Km administrado, considerando que las rutas nacionales pueden requerir mayor inversión para su adecuado mantenimiento y desarrollo.

13. Que para fortalecer la equidad en la distribución de estos recursos entre el total de Municipalidades, se conservan las reglas de cantidad de kilómetros administrados y el índice de desarrollo humano cantonal, pero además, se incluye un porcentaje mínimo para todas las municipalidades como base, lo anterior, a fin de garantizar que todos los Gobiernos Locales tengan acceso a estos recursos en cantidad suficiente para atender sus responsabilidades.

14. Que el proceso de consulta los distintos Gobiernos Locales fueron contundentes en plantear la necesidad de contar con más recursos para atender la red vial cantonal y dar su apoyo a este proyecto de Ley.

15. Que el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, mediante oficio PE-381-2014, manifestó su apoyo al proyecto y solicitó a las y los diputados impulsarlo. En el oficio DM-218-14, la Ministra de Planificación Nacional y Política Económica, manifiesta estar “de acuerdo en una mayor asignación de recursos, para apoyar el

mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial en la regiones que poseen problemas estructurales y menor nivel de desarrollo relativo”. Además cabe destacar que el proyecto en cuestión entró a la corriente legislativa con la firma de 30 diputados de 7 fracciones.

16. Que el Ministerio de Hacienda argumenta que ningún proyecto de Ley debe crear nuevas responsabilidades para el Estado sin determinar cuál será la nueva fuente de ingresos. Para el presente Proyecto de Ley esta argumentación es evidentemente errónea; ya que no se están creando nuevas responsabilidades para el Estado sino que se estaría distribuyendo de forma distinta los ingresos generados por el impuesto único a los combustibles, pero siempre entre los mismos actores y para atender las mismas responsabilidades. Además, es absolutamente necesario defender la potestad de un Estado, a través de los Poderes competentes, de tomar decisiones estratégicas en la gestión del gasto público, asegurando que sea factible asignar los recursos disponibles, según los retos y prioridades nacionales en determinado momento.

17. Que algunas de las instituciones consultadas, señalan la incapacidad de ejecución presupuestaria por parte de las municipalidades como argumento en contra de asignarles más recursos. Sin embargo, el Índice de Gestión Municipal 2013 de la Contraloría General de la República señala claramente que los Gobiernos Locales vienen mejorando de manera sostenida sus resultados en el Eje de Evaluación: Gestión de Servicios Económicos. Dicho eje mide la consecución de metas en relación con la ejecución de los recursos para la red vial y la condición de la misma. Además dicho informe resalta que la condición de la superficie de ruedo es el problema general más crítico para las municipalidades, señala claramente que la razón de mayor peso para los resultados negativos de las municipalidades en este eje, es que no cuentan con los recursos financieros suficientes.

18. Que es claro que asignar más recursos va a exigir mejores competencias de gestión a los Gobiernos Locales, lo cual es posible, como lo demuestran municipalidades que ejecutan por encima del 95% y hasta el 100% de los recursos que actualmente se les asignan del impuesto único a los combustibles. Además, para hacer una valoración justa de la gestión municipal de estos recursos, es necesario señalar que Hacienda gira los dineros en 3 o hasta 5 tractos, haciéndose efectivos algunos de estos en los meses de octubre, noviembre o incluso diciembre, lo que a todas luces impide una ejecución eficiente y a tiempo. Justamente a finales de noviembre de 2014, las municipalidades del país estaban exigiendo que Hacienda les girara dineros que tenía retenidos.

19. Que asignar recursos a los Gobiernos Locales para mantener, mejorar y desarrollar la red vial cantonal tendrá impactos positivos directos sobre la calidad de vida de las y los ciudadanos, fomentará la actividad económica y la competitividad de los cantones, facilitará el intercambio comercial y mejorará la seguridad de los usuarios. Es posible que con mayores recursos las municipalidades puedan contratar además, algunos servicios privados para la

intervención y mantenimiento de caminos. Esta demanda puede fortalecer empresas locales, generar más empleo y al mismo tiempo, lograr costos más competitivos en las contrataciones. Atender la infraestructura vial cantonal es invertir en el desarrollo de las comunidades.

20. Que este Proyecto de Ley viene a fortalecer un proceso de descentralización que solo será posible si se brindan las herramientas y los recursos necesarios a los municipios. Esta deuda histórica del Gobierno Central evita que las municipalidades sean el motor de desarrollo local que requerimos, como lo son en otros países latinoamericanos y en el mundo.

21. Que se propone una nueva forma de distribución más justa y proporcional de los recursos a las Municipalidades. En ese sentido, se plantea otorgar un 50% según la extensión de la red vial de cada cantón inventariada por los Gobiernos Locales y debidamente registrada en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes; un 30% según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación y Política Económica, siendo que los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos y un 20% que será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades.”

En el caso del expediente 18 001, varía un poco la distribución estableciéndose respectivamente un 50% según la extensión de la red vial cantonal, un 35% de acuerdo con el IDS y un 15%. distribuido por partes iguales.

Queda claro entonces que la intención del legislador es favorecer al régimen municipal, mediante el traslado de recursos que alcanzan más de sesenta mil millones de colones que se invertirán en la red vial cantonal y cuyo impacto beneficioso para el país en todos los ámbitos del desarrollo nacional será evidente y manifiesto una vez que entre en vigor la normativa que mediante este acto se dictamina.

Por las razones anteriormente expuestas, se rinde este dictamen afirmativo unánime sobre esta iniciativa, y se recomienda al Plenario Legislativo su aprobación para que se convierta en ley de la República. El texto es el siguiente:



**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:**

**PRIMERA LEY ESPECIAL PARA LA TRANSFERENCIA DE  
COMPETENCIAS: ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA  
DE LA RED VIAL CANTONAL**

**CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 1.- Objeto de la Ley**

La presente Ley tiene como finalidad transferir a los gobiernos locales la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal regulada en la Ley General de Caminos Públicos, Ley N° 5060 de 22 de agosto de 1972, en cumplimiento del mandato establecido en el artículo 170 de la Constitución Política y las disposiciones contenidas en la Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, Ley N° 8801 de 28 de abril de 2010.

**CAPÍTULO II  
COMPETENCIAS**

**ARTÍCULO 2.- Delimitación de la Competencia**

La atención de la red vial cantonal de forma plena y exclusiva será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá realizar el señalamiento y la demarcación con base en los procedimientos establecidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como el alineamiento, mantenimiento, rehabilitación, reforzamiento, construcción y reconstrucción, mejoramiento y concesión en relación con el estado de los caminos públicos no incluidos por el MOPT dentro de la Red Vial Nacional; conforme a la definición establecida en el artículo 1 de la Ley General de Caminos Públicos y sus reformas.

La Red Vial Cantonal está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georeferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del MOPT, así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

Asimismo, se considerarán como parte de la Red Vial Cantonal, las aceras, ciclo vías, pasos, rutas peatonales, áreas verdes y de ornato que se encuentran dentro del derecho de vía y demás elementos de infraestructura de seguridad vial entrelazadas a las calles locales y caminos cantonales, el señalamiento vertical y horizontal, los puentes, y las obras geotécnicas en cauces de cuerpos de agua que se entrecruzan con las rutas cantonales en una distancia de 100 metros aguas arriba y 100 metros aguas abajo de la estructura.

La conservación y mejoramiento de rutas cantonales queda limitada a las vías que cumplan estrictamente con los requisitos para rutas cantonales establecidos en el reglamento del artículo 5 inciso b) de la Ley N° 8114.

Las actividades indicadas en el párrafo primero de este artículo, salvo la inversión en conservación y mejoramiento, en rutas cantonales que no cumplan con el ancho mínimo del derecho de vía establecido en el artículo 4 de la Ley N° 5060, Ley General de Caminos Públicos, podrán ejecutarse tanto con recursos de la Ley No. 8114 como de la presente ley y demás normativa conexas.

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.

### **ARTÍCULO 3.- Delimitaciones sucesivas**

Las sucesivas circunscripciones de rutas cantonales nuevas o no clasificadas, así como la modificación del inventario y catalogación de las rutas existentes a la entrada en vigencia de la presente ley, deberán ser informadas por los gobiernos locales, al órgano técnico que el MOPT defina para estos efectos, a fin de mantener un registro actualizado a nivel nacional.

### **ARTÍCULO 4.- Esquemas de atención de competencias.**

Esta ley faculta la arrogación y atribución directa, exclusiva y plena por los gobiernos locales de las competencias relativas a la administración de la red vial cantonal. No obstante, los gobiernos locales podrán ejercer la competencia transferida en esta ley de manera mancomunada, a través de convenios, federaciones o confederaciones de municipalidades, o cualquier otro mecanismo de gestión municipal establecido en la normativa jurídica nacional o local, incluyendo la creación de unidades ejecutoras inter cantonales o regionales.

La responsabilidad por la ejecución presupuestaria, una vez realizada la transferencia de la competencia, será asumida por los gobiernos locales y sus funcionarios de conformidad con la normativa actual, y su incumplimiento acarreará responsabilidad disciplinaria de los funcionarios responsables.

## **CAPÍTULO III FINANCIAMIENTO**

### **ARTÍCULO 5.- Fuente de los Recursos.**

Para la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal, los gobiernos locales, contarán con los siguientes recursos frescos en adición a los que actualmente les son girados:

- a) Un 15% adicional de la totalidad de los recursos captados por la Ley N° 8114, aparte de los recursos que actualmente dicha Ley les asigna por concepto de transferencias. Dicho porcentaje será tomado del monto total disponible del impuesto único a los combustibles, exceptuando el 6% del Poder Judicial establecido en el artículo 177 de la Constitución Política. Estos recursos serán girados directamente a los gobiernos locales por la Tesorería Nacional a partir de la promulgación de la presente ley y de conformidad con lo que esta establece.

El aumento del quince por ciento (15%), indicado en este inciso, será prorrateado a razón de una tercera parte por año hasta completar la totalidad de dicho aumento, de tal forma que a partir de la cuarta anualidad y subsiguientes, se continuará aplicando el porcentaje completo adicional. Dicho aumento porcentual será transferido totalmente a los gobiernos locales, según los criterios de distribución establecidos en la presente ley y se destinarán a la administración general de la red vial cantonal.

- b) El 16% de los recursos del programa presupuestario 327 del MOPT correspondiente a la sub partida presupuestaria 2.03.02 (materiales y productos minerales) del subprograma No.02, sin tomar en cuenta las transferencias de capital, ni los recursos correspondientes a préstamos internacionales vigentes. Estos recursos deberán ser presupuestados año con año como una transferencia de capital a los gobiernos locales, con un incremento porcentual equivalente al incremento anual del Presupuesto Nacional, partiendo del presupuesto del programa presupuestario 327 del año en ejercicio.

#### **ARTÍCULO 6.- Criterios de distribución de los recursos**

Para los efectos de esta ley, los parámetros para la asignación de los recursos que serán girados de Tesorería Nacional a los gobiernos locales, serán los que se indiquen de conformidad con el artículo 13 de la presente ley.

#### **ARTÍCULO 7.- Giro de los Recursos.**

Los recursos establecidos en el artículo 5 de la presente ley, serán girados por la Tesorería Nacional directamente a cada Gobierno Local, siguiendo los mecanismos propios de Caja Única del Estado. Dichos recursos serán considerados como fondos con destino específico.

#### **ARTICULO 8.- Asignación de Recursos a los Concejos Municipales de Distrito.**

En aquellos cantones donde existan Concejos Municipales de Distrito, el Concejo Municipal del Cantón al que pertenezca, estará en la obligación de asignar y transferir la porción de recursos que le corresponda según las rutas cantonales

territorialmente ubicadas en la jurisdicción de cada uno de ellos, de conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la presente ley.

#### **ARTICULO 9.- Gestión de recursos de la Cooperación Internacional.**

El órgano técnico que el MOPT designe para estos efectos podrá, a instancia de los gobiernos locales, gestionar la obtención de cooperación técnica y financiera orientada a la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal, de acuerdo con los alcances de esta ley y demás normativa conexas, pudiendo hacerlo ellas directamente.

#### **ARTICULO 10.- Destino de los recursos en caso de emergencias.**

En caso de que existan emergencias que dañen la infraestructura vial cantonal, deberán ser notificadas ante la Comisión Nacional de Prevención y Mitigación de Desastres Naturales (CNE) demostrándose la causa-efecto de la misma, y se podrán asignar los recursos establecidos por esta ley y el artículo 5 inciso b) de la Ley N° 8114, aplicables para la gestión del riesgo en la atención, respuesta, rehabilitación y recuperación de las redes viales cantonales.

#### **ARTICULO 11.- Coordinación de las Direcciones Regionales del MOPT y los Gobiernos Locales.**

Las Direcciones Regionales de la División de Obras Públicas adscritas al MOPT, o en su defecto el órgano que el MOPT designe, deberán programar sus actividades de asesoría, de conformidad con lo que requieran los gobiernos locales para implementación de la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal.

### **CAPÍTULO IV DISPOSICIONES MODIFICATORIAS, FINALES Y TRANSITORIAS**

#### **SECCION I Disposiciones Modificadorias**

#### **ARTICULO 12.-**

Refórmese el inciso a) del artículo 2 de la Ley de Creación del Ministerio Obras Públicas y Transportes MOPT, N° 3155, del 5 de agosto de 1963, para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

**“Artículo 2.-** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

- a) **Sin perjuicio de las potestades del Consejo Nacional de Vialidad, planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional.** Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras y caminos existentes o en proyecto de dicha red. Controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Además asesorará a todos

los gobiernos locales y coordinará con éstos, los aspectos técnicos y logísticos indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional.

### **ARTÍCULO 13.-**

Para efectos de la presente ley, en lo que respecta a la red vial cantonal, modifíquense los parámetros de asignación de recursos establecidos por el artículo 5 inciso b) de la ley N° 8114, los cuales deberán ser girados por la Tesorería Nacional a los gobiernos locales; acorde con lo anterior, la distribución se hará de la siguiente manera:

- a) El cincuenta por ciento (50%) según la extensión de la red vial de cada cantón, inventariada por los gobiernos locales y debidamente registrada en el MOPT.
- b) El treinta y cinco por ciento (35 %) según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN); los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.
- c) El quince por ciento (15 %) restante, será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades.

### **ARTÍCULO 14.-**

Refórmese el artículo 2 de la Ley General de Caminos Públicos, Ley N° 5060 y sus reformas, del 22 de agosto de 1972, para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Son propiedad del Estado todos los terrenos ocupados por carreteras y caminos públicos existentes o que se construyan en el futuro. Las municipalidades tienen la propiedad de las calles de su jurisdicción. Las carreteras y caminos públicos, con excepción de los que conforman la red vial Cantonal, únicamente podrán ser construidos y mejorados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Las municipalidades y las instituciones descentralizadas del Estado, que tengan funciones relacionadas con la construcción de vías públicas, podrán ejecutarlas directamente o a través de terceros. Tratándose de caminos nuevos o ampliaciones, las partes interesadas solicitarán al Ministerio o la Municipalidad según sea el caso de que se trate de la red vial nacional o la cantonal, los estudios y recomendaciones técnicas de rigor, debiendo, en este caso, indicar los recursos económicos de que disponen para realizar la obra.

Cumplido este requisito, el Ministerio o la Municipalidad respectiva, deberá pronunciarse, dentro de los seis meses siguientes a la fecha de recibo de la solicitud.

De no pronunciarse dentro de este término, los interesados podrán realizar las obras, sin que el Ministerio o la Municipalidad puedan excluirse de sus programas de mantenimiento y mejoramiento.

## **SECCION II Disposiciones Finales**

### **ARTÍCULO 15.-**

El Poder Ejecutivo, sin perjuicio del traslado de la competencia, deberá reglamentar la presente ley; en un término de seis meses a partir de su vigencia.

### **ARTÍCULO 16.-**

La presente ley rige a partir de su publicación.

## **SECCION III Disposiciones Transitorias**

**TRANSITORIO I.-** Sin detrimento del traslado de recursos, el MOPT contará con un plazo de 6 meses a partir de la publicación de esta ley, para definir el órgano técnico encargado de ejercer las actividades de asesoría, coordinación y logística con los gobiernos locales, a efecto de llevar a cabo un proceso ordenado y efectivo de la transferencia de competencia y recursos para la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal.

**TRANSITORIO II.-** Todos los materiales de construcción inventariados y adquiridos con recursos del Programa Presupuestario 327 y disponibles a la fecha de la promulgación de esta Ley en los planteles de la División de Obras Públicas, incluyendo: componentes para puentes, agregados pétreos, cemento, materiales bituminosos, mezcla de concreto asfáltico, tuberías para drenajes, entre otros materiales atinentes a la manutención de la red vial cantonal, serán distribuidos a los gobiernos locales por parte del órgano técnico que el MOPT designe hasta agotar existencias, conforme a los procedimientos administrativos existentes para el periodo presupuestario siguiente.

**TRANSITORIO III.-** A partir de la publicación de la presente ley, el Poder Ejecutivo contará con un plazo de 6 meses para proceder a realizar las modificaciones pertinentes al reglamento del artículo 5 inciso b de la Ley 8114, así como cualquier otra ley que corresponda, a efecto de implementar la transferencia de la competencia y recursos a los gobiernos locales.

**TRANSITORIO IV.-** Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el órgano técnico que el MOPT designe efectuará el cálculo respectivo y el Ministerio de Hacienda, transferirá los recursos económicos objeto de la presente ley.

**Dado en la Comisión de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo, a los veintidós días del mes de abril del año dos mil quince.**

William Alvarado Bogantes

Franklin Corella Vargas

Marco Vinicio Redondo Quirós

Francisco Camacho Leiva

Juan Luis Jiménez Succar

Juan Rafael Marín Quirós

Paulina María Ramírez Portuguez

**Diputada (os)**