

“Año del Fomento de las Exportaciones”

INFORME NO VINCULANTE EMITIDO POR EL CONSEJO DIRECTIVO DE PROCOMPETENCIA EN VIRTUD DEL ARTICULO 14 DE LEY GENERAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, CON RELACIÓN AL LOS PROYECTOS REGLAMENTARIOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (INTRANT), A SABER: (I) REGLAMENTO DE TRANSPORTE ESCOLAR; (II) REGLAMENTO DE TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES; Y (III) REGLAMENTO DE TRANSPORTE TURÍSTICO

La Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (en lo adelante, **“PRO-COMPETENCIA”**), por órgano de su Consejo Directivo, emite el presente informe sobre: **(i)** el reglamento de transporte escolar; **(ii)** el reglamento de transporte privado de trabajadores; y **(iii)** el reglamento de transporte turístico.

A tales fines, en lo adelante abordaremos los siguientes tópicos: **i)** el objeto de la presente comunicación, y **ii)** las observaciones de las propuestas normativas las cuales presentaremos a través de una matriz donde se indicará el artículo propuesto y los comentarios y/o recomendaciones de **PRO-COMPETENCIA** al respecto.

I.OBJETO.-

El presente informe tiene por objeto verificar la afinidad de los proyectos de reglamentos indicados *ut supra* desde la óptica del Derecho de la Competencia y tomando como referencia las disposiciones contenidas en la Ley Núm. 42-08, analizando su congruencia con la libre competencia en los mercados de bienes y servicios.

Siendo así las cosas, este Consejo Directivo emite este informe en ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 14 de la Ley General de Defensa de la Competencia núm. 42-08, de fecha 16 de enero de 2008, de sugerir la adopción de medidas correctivas sobre posibles efectos contrarios a la competencia de proyectos de reglamentos o actos jurídicos emanados de los poderes públicos.

Aprovechamos la oportunidad para resaltar que las observaciones presentadas deberán ser consideradas como puntos de referencia que deben ser atendidos y considerados al momento de la promulgación de los referidos textos.

II. OBSERVACIONES A LA PROPUESTA NORMATIVA.-

La Comisión Nacional de Defensa de la Competencia **PRO-COMPETENCIA** tomando en consideración la importancia del sistema de transporte en nuestro país y la ardua labor que se ha venido realizando para regularizar el servicio y que este se equipare al desarrollo que han tenido diversos mercados, ha considerado pertinente presentar los siguientes comentarios al **INTRANT**, los cuales contienen mejoras, adaptaciones y cambios que crearían mayor eficiencia en este mercado y colaborarían para un mayor desarrollo en el mismo, a saber:

“Año del Fomento de las Exportaciones”

PROYECTO DE REGLAMENTO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO	COMENTARIOS DE PRO-COMPETENCIA
<p>Artículo 3. Servicio de transporte turístico. Se incluye como servicio de transporte turístico a todo aquel traslado de turistas o excursionistas, por vías públicas y en unidades vehiculares específicas, para concurrir a hoteles, restaurantes, aeropuertos, puertos marítimos, playas, ríos, lagos, centros de diversión, lugares y zonas turísticas y ecoturísticas, etc.</p> <p>Párrafo I.- Se incluye como unidades vehiculares específicas a los autobuses, minibuses, carros, camiones, jeeps y camionetas dedicados exclusivamente al servicio de transporte turístico, así como aquellos vehículos ofertados por empresas de alquiler de vehículos.</p> <p>Párrafo II.- Los servicios de transporte turístico mencionados en este Artículo se prestarán cuando, al menos, uno de los siguientes servicios complementarios también haya sido contratado: hospedaje, alimentación, guía, visitas y otros conceptos que formen parte de un paquete integrado por operadores, mayoristas o agencias de viaje.</p>	<p>El borrador del Reglamento del Transporte Turístico somete a los agentes económicos dedicados a la actividad comercial de referencia al ámbito de aplicación del Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura, el Reglamento para el Funcionamiento del Transporte de Taxis y a la Normativa del Transporte Turístico, reglamentaciones que se encuentran todavía pendientes de definición y aprobación.</p> <p>Reconociendo que uno de los pilares de la competencia efectiva es la seguridad jurídica de los agentes económicos en el ejercicio del derecho de libre empresa, recomendamos que la entrada en vigencia de este reglamento sea programada de manera simultánea con la de los reglamentos y normativas derivadas que interactúan en el marco regulatorio especial aplicable a este mercado.</p> <p>Por otra parte, el proyecto de Reglamento del Transporte Turístico debe considerar el contexto actual de todas las actividades y servicios que confluyen en las operaciones del sector turismo nacional, a los fines de que sean establecidas las medidas idóneas para garantizar la calidad y seguridad de los turistas nacional e internacionales en ocasión de su traslado al amplio espectro de opciones que incluye la oferta turística de la República Dominicana.</p> <p>En ese sentido, se hace necesario agregar un artículo donde se especifiquen las características generales que deberán cumplir el o los medios de transporte a ser usados (a modo de ejemplo, se pudiera especificar que los asientos estén provistos de cinturones y consideramos que así como en cada reglamento hay un artículo que define el "tiempo de</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

trayectos" y otro donde se establece las "condiciones de las paradas", también debiera haber uno donde se especifiquen "las características de los tipos de transporte permitidos" en cada caso) y por otro lado, resulta preocupante la limitación que sufrirán las micro empresas (un dueño de un vehículo) por el tema de posible burocracia por licenciamiento y costos involucrados.

Asimismo estimamos esencial la inclusión de las definiciones de los términos "turistas" o "excursionistas", con el propósito de hacer una correcta delimitación con otros tipos de servicios de traslados.

Por otra parte, a los fines de que la normativa tenga un mayor alcance y responda al ritmo de la evolución del sector turismo, tenemos a bien plantear que para la definición del servicio de transporte turístico se adopte del criterio del "objeto del traslado" en lugar del criterio del "destino del traslado".

Párrafo II.- El criterio para calificar el transporte turístico en función de la contratación de ciertos servicios complementarios, resulta contradictoria con las disposiciones del Artículo 20 que al establecer las obligaciones de los prestadores del dicho servicio de manera expresa dispone que los mismos deben "limitarse a prestar servicios de movilización de turistas o excursionistas conforme su ámbito de operación, excluyéndose servicios como el alojamiento, la alimentación o la guía (entre otros)."

Por otra parte, se recomienda revisar la redacción actual que condiciona la calificación del servicios de transporte turístico a la prestación de servicios complementarios que formen parte de un paquete integrado por operadores, mayoristas o agencias de viaje; toda vez que dicho criterio podría erigirse

“Año del Fomento de las Exportaciones”

	<p>en una barrera de entrada para prestadores independientes del servicio, violentar el derecho de libre contratación de los usuarios de dichos servicios y promover condiciones para la integración vertical de estos agentes que podrían eventualmente incurrir en prácticas exclusorias y explotativas que neutralicen las potenciales eficiencias de la reconfiguración o diversificación de su oferta. Por lo que se plantea la eliminación del párrafo comentado</p> <p><i>Recomendación:</i></p> <p><i>Ajustar redacción con texto similar al siguiente:</i></p> <p><i>“Artículo 3. Servicio de transporte turístico. Se incluye como servicio de transporte turístico a todo aquel traslado <u>remunerado</u> de turistas o excursionistas, por vías públicas y en unidades vehiculares específicas, <u>con fines culturales, educativos, recreativos, o de esparcimiento.</u> A los <u>fines de aplicación de este artículo se adoptan las definiciones de los términos “turistas” o “excursionistas” establecidas en la Normativa de Transporte Turístico”.</u></i></p> <p><i>Párrafo 1.- Se incluye como unidades vehiculares específicas a los autobuses, minibuses, carros, camiones, jeeps y camionetas dedicados exclusivamente al servicio de transporte turístico, así como aquellos vehículos ofertados por empresas de alquiler de vehículos; <u>que se encuentren vinculados a la licencia de prestación de servicios emitida por el INTRANT y se encuentren inscritos en el Registro Nacional en cumplimiento con las normativas derivadas aplicables.”</u></i></p>
<p>Artículo 4. Modalidades del servicio de transporte turístico. El transporte turístico podrá ser urbano, cuando el itinerario discorra íntegramente dentro del casco urbano de las ciudades, o interurbano, en todos los demás casos; y</p>	<p>1. La redacción actual del proyecto de reglamento debe ser revisada a fin de incluir a las personas naturales, toda vez que dicho mercado cuenta con una participación activa de proveedores independientes que prestan dicho servicio de manera formal; y en consistencia con las</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>podrá realizarse a través de las siguientes modalidades:</p>	<p>disposiciones del Párrafo VII del Artículo 7 que establece las disposiciones aplicables en caso de fallecimiento del titular de una licencia de operación emitida bajo el ámbito aplicación de esta norma.</p>
<ol style="list-style-type: none">1. Con autobuses o minibuses regulados a través de empresas y/o compañías, los cuales deberán tener un mínimo de seis (6) unidades.2. Con taxis (carros) operados por una persona física o jurídica y regulada a través de Sindicatos y/o Asociaciones, los cuales deben tener un mínimo de veinte (20) miembros, cada uno con su respectiva unidad vehicular.3. Con jeep safari operado a través de un operador turístico (tour operador), entendiéndose como tal el turismo de aventura de carácter rural (camiones, jeep y camionetas) dotado de condiciones de seguridad muy particulares, así como características y cualidades ajustadas a este tipo de actividad.4. Con vehículos destinados al alquiler ofrecidos por negocios de alquiler de vehículos, los cuales deben tener un mínimo de seis (6) unidades, cuyas matrículas puedan estar a nombre del solicitante (si es empresa física) y/o demás socios (moral).5. Excepcionalmente, y para los casos en que no exista posibilidad de contratar otros tipos de vehículos, tanto por la carencia de estos como por las peculiares circunstancias geográficas del lugar, podrá realizarse el transporte turístico con otros tipos de vehículos que reúnan, previo informe del INTRANT, requisitos de	<p>Por otra parte, tomando en consideración el contexto general del mercado de servicios de transporte turístico recomendamos revisar el mínimo de unidades requeridas para la emisión de una licencia en la modalidad de flota, a los fines de que no se genere una barrera de entrada estructural.</p>
	<p>2. Se recomienda revisar y ajustar la modalidad de taxis propuesta que condiciona este tipo de prestación a la afiliación a un sindicato o asociación, ya que este requerimiento podría constituirse en una barrera de entrada para proveedores independientes que cumplan con todos los requisitos legales para la obtención de una licencia de prestación de servicio de transporte turístico, en violación a los derechos fundamentales a la libre empresa y libre asociación. En este orden consideramos oportuno llamar a la atención la reciente decisión del Tribunal Constitucional de la República Dominicana que confirmó la Sentencia núm. 00416-2016, de la Segunda Sala del Tribunal Superior Administrativo el ocho (8) de diciembre de dos mil dieciséis (2016), que ordena entre otras medidas que la autoridad responsable de la regulación del transporte de pasajeros ejecute las acciones necesarias para eliminar toda especie de prácticas anticompetitivas en dicho mercado de servicios. La regulación de la prestación del servicio de transporte turístico es competencia del INTRANT.</p>
	<p>5. Se recomienda revisar la obligación de “información al INTRANT” en caso de que sea necesario utilizar medios de transporte fuera de los estándares regulados por razones de carácter geográfico o disponibilidad. Sugerimos que el</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>idoneidad y seguridad para estos servicios.</p> <p>Párrafo I.- De las modalidades de servicio de transporte en taxis (numeral 2), la prestación del servicio se realizará en forma individual en vehículos de óptima calidad, a pasajeros que indicarán el lugar de destino, y no estará sujeto a rutas ni horarios, debiéndose acoger en todo caso a las disposiciones establecidas en el Reglamento para el Funcionamiento del Transporte de Taxis.</p> <p>Párrafo II.- De la modalidad de transporte turístico en jeep safari (numeral 3) se excluye determinadamente las excursiones en ciudades, “city tours”, “city shopping”, etc. De hacerlo desnaturalizan la esencia y el carácter del turismo de aventura, pues el que escoge este tipo de excursiones lo hace con la idea general que existe acerca del safari.</p> <p>Párrafo III.- De las modalidades de transporte turístico excepcional (numeral 5) se excluye determinadamente el uso de motocicletas, quedando prohibida cualquier tipo de actividad tanto lucrativa como no lucrativa al respecto dada su especial peligrosidad.</p> <p>Párrafo IV.- Todos los servicios de transporte turístico a que se refiere este Reglamento, sea cual fuere la modalidad de su realización, deberán cumplir las disposiciones contenidas en este Reglamento y sus normativas derivadas.</p> <p>Párrafo V.- El servicio de transporte terrestre podrá ser contratado a través de</p>	<p>prestador del servicio deba tener la <u>autorización</u> del INTRANT emitida luego de evaluar las condiciones de idoneidad y seguridad.</p> <p>Párrafo III.- Se recomienda excluir de la modalidad de transporte turístico excepcional el uso de motocicletas cuatrimotor o Four Wheels por las mismas consideraciones de seguridad aplicables a las motocicletas.</p> <p>Párrafo V.- Se reiteran los comentarios sobre la inclusión de la referencia a personas naturales bajo el alcance de esta normativa.</p> <p>Por otra parte, a los fines de no generar una barrera de entrada que afecte la facultad de las agencias de viaje de prestar los servicios de transporte turísticos, se recomienda incluir una aclaración en de que las agencias de viaje podrán prestar dichos servicios directamente previa obtención de las licencias pertinentes.</p>
--	--

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>agencias de viaje, pero prestado exclusivamente por las compañías con licencia de operación obtenida de acuerdo a las prescripciones del presente Reglamento.</p>	
<p>Artículo 7. Licencia de operación. El transporte turístico solo podrá ser realizado por aquellas personas físicas o jurídicas, en adelante prestadores, que cuenten con la licencia de operación correspondiente en vigor.</p> <p>Párrafo I.- Para el caso de la modalidad 2 de servicio, solo se podrá elevar el número de asociados o nuevos taxistas turísticos cuando los estudios de las necesidades del transporte así lo demanden. Este proceso se realizará en base a la coordinación entre las instituciones representativas del sector de los taxis y el INTRANT.</p> <p>Párrafo II.- Cuando de los estudios de demanda surja la necesidad de aumentar la cantidad de licencias de operación para la explotación del servicio de transporte turístico, el otorgamiento de los mismos se hará por licitación, independientemente de la modalidad de servicio.</p> <p>Párrafo III.- En todo caso, los prestadores del servicio de transporte turístico podrán formar consorcios nacionales, internacionales o mixtos, o celebrar contratos de asociación con el objeto de financiar y operar las rutas para cumplir con los requerimientos de su licencia de operación.</p> <p>Párrafo IV.- Para otorgar dicha licencia se exigirá, en todo caso, que el solicitante</p>	<p>Párrafo I.- En consistencia con los comentarios al Numeral 2 del Artículo 4 relativos a las instituciones representativas del sector de los taxis, recomendamos la eliminación de este párrafo. En adición, la facultad de revisar con la autoridad la pertinencia de elevar el número de licencias constituiría una ventaja a este segmento de proveedores del servicio en detrimento del Principio de Igualdad acogido por la Ley de los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, Núm. 107-13, los cuales están regidos por el Párrafo II de este mismo artículo.</p> <p>Párrafo II.- Respecto del planteamiento del proyecto de reglamento de que en caso de que resulte necesario aumentar la cantidad de licencias de operación para atender la demanda de dichos servicios, la asignación de las mismas deberá realizarse mediante procesos de licitación; resulta de la esencia que dichos procesos sometidos de manera expresa por este reglamento a los principios rectores de la Ley Núm. 340-06 sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones, modificada por la Ley Núm. 449-06 (en adelante la “Ley Núm. 340-06”) y su reglamento de aplicación.</p> <p>Según la Constitución y las leyes adjetivas, es obligación del Estado proveer los bienes y servicios públicos que la población demanda, de ahí que en caso de delegación por vía de concesiones y licencias los procesos de adjudicación de las mismas deben ser el resultado de procesos transparentes en observación de los principios rectores de la Administración Pública y en un marco de libre competencia en ausencia de prácticas</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente Reglamento, en el *Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura*, y sus normativas derivadas, junto a los demás que resulten exigibles por razones de ordenación del transporte, con especial atención a todos aquellos destinados a garantizar un mayor nivel de seguridad en el mismo. En cualquier caso, los elementos básicos para referir la licencia serán:

- Las condiciones del aspirante a ser propietario de licencia de operación.
- El vehículo/vehículos con el que prestará el servicio.
- Las condiciones que deberán reunir los chóferes de los vehículos que presten el servicio.
- Todo otro elemento que se juzgue necesario o conveniente a los efectos de la decisión correspondiente. En un primer período se exceptúa el llamado a licitación

Párrafo V.- Una vez comprobados los requisitos, la licencia de operación será otorgada para una única empresa y flota de vehículos. A tal efecto, deberá llevarse a cabo una notificación al INTRANT cada vez que se produzca una sustitución total o parcial de dicha flota, ya sea temporal o definitiva, así como cualquier alteración en los vehículos que afecte negativamente a uno (1) o más de los aspectos recogidos en el Título III del presente Reglamento. En vista de la información aportada, el

anticompetitivas que reduzcan o eliminen los beneficios que se derivan de la competencia, en cuanto a calidad - precio de los servicios.¹

Párrafo IV.- Los requisitos para la obtención de la licencia para la prestación de los servicios de transporte turísticos planteados en el texto revisado resultan muy genéricos, y esta falta de especificidad podría implicar barreras de entrada legales; de ahí que la definición de la normativa complementaria deba abordar en mejor detalle dichos requerimientos los cuales deben ser razonables y justificables.

Párrafo VI.- La redacción actual de este párrafo, presenta dos situaciones que deben ser establecidas de forma clara y específica:

- Las razones o motivos por los que podrían ser modificadas, suspendidas y revocadas las licencias, determinando estas “razones de interés general” o en su defecto, los criterios aplicables para dicha calificación. Lo anterior, ya que las acciones de la Administración Pública suponen la observación de los principios de servicio objetivo y ejercicio normativo del poder por aplicación del Artículo 3 de la Ley 107-13, por lo que entendemos necesario que el proceso de solicitud de autorización del INTRANT en ocasión de transferencia, venta o traspaso de la licencia de operación debe ser definido y el ejercicio del derecho de revocación de la licencia por parte de INTRANT por razones “de interés general” deben ser definidos en el reglamento o en la “Normativa del Transporte Turístico”.
- De igual forma se debería determinar algún procedimiento o acción que permita

¹Guía de Prevención de Detención para la colusión en la Contratación Pública. pág. 9. <http://procompetencia.gov.do/Docs/Publicaciones/Guia%20Prevencion%20y%20Deteccion%20de%20Colusion%20Compras%20Publicas-version%20final%202012.....pdf>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

INTRANT podrá solicitar una revisión de la licencia, cuyo trámite podrá derivar en una suspensión de la misma hasta que el prestador acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.

Párrafo VI.- Una vez otorgada, la licencia de operación será intransferible, excepto autorización expresa del INTRANT una vez valorados los motivos y oportunidades acorde a la legislación vigente. Además, podrá ser modificada, suspendida y revocada, por razones de interés general, en cualquier momento y sin derecho a indemnización alguna.

Párrafo VI.- Una vez otorgada, la licencia de operación será intransferible, excepto autorización expresa del INTRANT una vez valorados los motivos y oportunidades acorde a la legislación vigente. Además, podrá ser modificada, suspendida y revocada, por razones de interés general, en cualquier momento y sin derecho a indemnización alguna.

Párrafo VII.- El INTRANT dará por caducada la licencia de operación al no realizarse la renovación anual en los términos establecidos en el artículo 10 del presente Reglamento o al producirse el fallecimiento de su titular. No obstante, podrá mantener su vigencia a favor de los sucesores del finado, cuando en el plazo de sesenta (60) días desde la fecha del fallecimiento notifiquen al INTRANT la posesión del vehículo habilitado en la licencia de operación y responsabilizándose en dicho acto de las obligaciones inherentes al servicio. Los sucesores contarán con un plazo máximo

“apelar” esta modificación, suspensión y/o revocación sin indemnización, pues cualquiera de estas decisiones provocaría un perjuicio en contra de quien provee o tiene la licencia del servicio.

Párrafo VII.- La redacción actual de este párrafo que establece las condiciones aplicables en caso de fallecimiento del titular debe ser revisada tomando en consideración el carácter *intuitu personae* de la licencia otorgada a una persona natural.

La simple notificación al INTRANT de la intención de los sucesores de hacerse responsables de la operación de la licencia, no constituye una garantía de que la prestación de servicio seguirá cumpliendo los requisitos de experiencia y condiciones específicas requeridas en ocasión del otorgamiento de la autorización lo que podría ser una ventaja operativa para sus sucesores.

En este sentido, planteamos que sea requerida la presentación de un sustituto que se someta a título personal a la evaluación pertinente para el otorgamiento de la licencia.

Por otra parte, es esencial que sean establecidas las condiciones aplicables a la caducidad de la licencia de operación en caso de liquidación de la sociedad comercial titular de la misma.

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>de un (1) año, contado desde la fecha del fallecimiento, para notificar la titularidad del vehículo a fin de formalizar su transferencia.</p>	
<p>Artículo 9.- Garantía de cumplimiento. La garantía de cumplimiento deberá ser depositada previo a la emisión de la licencia de operación en los términos y condiciones establecidos en el Artículo 48 de la Ley 63-17.</p>	<p>Ni la Ley núm. 63-17, ni el proyecto de reglamento establecen el monto y la forma de esta garantía de cumplimiento, lo que incide desfavorablemente en términos de seguridad jurídica pudiendo constituirse en una barrera de acceso al mercado, que pudiera frenar la aparición de nuevos competidores, pues supone un esfuerzo económico que debe sopesarse con carácter previo al desarrollo de la actividad.</p>
<p>Artículo 10. Renovación de la licencia de operación. Las licencias para operar el servicio de transporte turístico deben ser renovadas previo al reinicio de cada año natural a contar desde la fecha de obtención de la licencia o de la anterior renovación, acreditando los mismos requisitos que los establecidos en el momento de obtención de la licencia, sin menoscabo de lo establecido en el <i>Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura</i> para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros.</p> <p>Párrafo I.- En adición a los requisitos anteriores, el INTRANT tendrá el derecho de pedir la actualización de los demás documentos que reposan en el expediente del titular de la licencia de operación.</p> <p>Párrafo II.- El INTRANT, tras el proceso de renovación de licencia de operación, podrá evaluar el trabajo realizado por los prestadores del servicio de transporte turístico, a los fines de garantizar el cumplimiento de las disposiciones</p>	<p>Esta renovación anual no está alineada con el Principio de Eficacia que se impone a las actuaciones de la Administración Pública, ya que hará muy burocrático el proceso, además que serían trabas innecesarias para mantenerse en el mercado, por lo que se recomienda revisar el texto revisado en procura de una simplificación de trámites, en aquellos casos que las acreditaciones ni los prestadores hayan sufrido variaciones; en observación del Principio de Eficacia y el Derecho de los Administrados a no presentar documentación que ya se encuentre en poder de la Administración Pública estipulados por la Ley 107-13.</p> <p>En este sentido la “Normativa del Transporte Turístico”, pendiente de definición, debe establecer en detalle la información requerida incluyendo la solicitud de la certificación de la Dirección General de Impuestos Internos de cumplimiento de obligaciones fiscales, la Certificación de la TSS, Registro Mercantil vigente y tiempo de respuesta de la Administración.</p> <p>Por otra parte, respecto de la evaluación del desempeño de los prestadores del servicio titulares de la licencia a ser renovada, entendemos que resulta más eficiente que la misma se realice previo a la renovación, por aplicación de criterios claros detallados en la “Normativa del Transporte Turístico”.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>establecidas en el presente Reglamento, pudiendo notificar al interesado la derogación de la anterior certificación, observando las razones.</p>	<p>Debe elaborarse el Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros para la debida aplicación del artículo y que se complete su normativa.</p>
<p>Artículo 12.- Requisitos para la solicitud de la licencia de operación. La solicitud de licencia deberá efectuarse ante el INTRANT, a través de sus respectivas sedes provinciales. Para ello, las personas interesadas en instalar un negocio de alquiler de vehículos deberán depositar el formulario de solicitud de licencia de operación y completar su solicitud con los documentos y requerimientos detallados en la Normativa del Transporte Turístico.</p>	<p>Reiteramos nuestros comentarios sobre la procedencia de que la Normativa del Transporte Turístico sea elaborada y puesta en vigencia simultáneamente con este reglamento.</p>
<p>Artículo 13.- Garantía de cumplimiento. La garantía de cumplimiento deberá ser depositada previo a la emisión de la licencia de operación en los términos y condiciones establecidos en el Artículo 48 de la Ley núm. 63-17.</p>	<p>Reiteramos nuestros comentarios en el sentido de que esta garantía debe ser definida, una desarrollados en el contexto de la revisión del Artículo 9.</p>
<p>Artículo 14. Renovación de la licencia de operación. Las licencias para operar el servicio de transporte turístico deben ser renovadas cada año natural a contar desde la fecha de obtención de la licencia o de la anterior renovación, acreditando los mismos requisitos que los establecidos en el momento de obtención de la licencia, sin menosprecio de lo establecido en el <i>Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios</i></p>	<p>Respecto del proceso de renovación y la complejidad burocrática que implica en las condiciones planteadas en la redacción objeto de comentarios, reiteramos nuestros comentarios precedentes relativos al Artículo 10 del proyecto de reglamento; especialmente en el sentido de establecer la simplificación de trámites para agilizar el proceso en aquellos casos que no han existido modificaciones sustanciales en las condiciones requeridas para la obtención de la licencia.</p> <p>Igualmente, recordamos nuestra recomendación de que se agote el proceso de elaboración y definición</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

conexos y su infraestructura para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros.

Párrafo I.- En adición a los requisitos anteriores, el INTRANT tendrá el derecho de pedir la actualización de los demás documentos que reposan en el expediente del titular de la licencia de operación

Párrafo II. - Antes de proceder a la renovación, el INTRANT procederá a llevar a cabo una inspección de las instalaciones y/o la flotilla de la empresa solicitante. En caso de esta no cumplir con los requisitos consignados en este Reglamento, se le otorgará un plazo de quince (15) días para cumplir con los mismos, transcurrido este plazo se realizará una nueva inspección.

Párrafo III. En el caso de que después de una segunda inspección, el solicitante continuare sin satisfacer los requisitos exigidos, se les otorgarán cinco (5) días de plazo. Transcurrido este nuevo plazo y si el solicitante no se ha ajustado a los requerimientos, se procederá a rechazar definitivamente la renovación y la empresa será clausurada.

del Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros, para la debida aplicación del artículo y que se complete la normativa aplicable al servicio de transporte turístico.

Párrafo II. - La inspección de las instalaciones y/o la flotilla de la empresa solicitante previo a la renovación y en observación de criterios claros que deben ser especificados en la “Normativa del Transporte Turístico”.

Se recomienda ponderar el tiempo otorgado al solicitante para proceder con la adecuación de sus operaciones aplicando medidas correctivas pertinentes a los hallazgos del reporte de inspección. Lo anterior, debido a que en caso de que dichas medidas correctivas impliquen reparaciones debe tomarse en cuenta tiempos razonables conforme al alcance de tales reparaciones y/o disponibilidades de piezas en el mercado.

Párrafo III. Entendemos que en el marco de las facultades del INTRANT resulta improcedente la clausura de la empresa solicitante de la renovación, por lo que recomendamos referir a las disposiciones del reglamento relativo a sanciones y eliminar de esta acción como consecuencia del incumplimiento de los requisitos exigibles para la operación y renovación de la licencia.

En todo caso, si el objetivo de la previsión comentada es garantizar la exclusión del mercado de un proveedor irresponsable recomendamos establecer de manera expresa que en caso de revocación de la licencia por aplicación de este párrafo, la persona natural y/o los accionistas de

“Año del Fomento de las Exportaciones”

	la empresa titular de la licencia de operación no podrán solicitar nuevas licencias.
<p>Artículo 15.- Obligaciones del conductor. Los conductores de las modalidades 1, 2, 3 y 5, sin menoscabo de lo contenido en los Artículos 52 y 53 de la Ley 63-17, tendrán las siguientes obligaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No fumar dentro del vehículo en ninguna circunstancia. 2. En caso de transportar niños, verificar que estos viajen correctamente sentados en sus respectivos asientos. 3. Portar una tablilla de identificación personal en los términos y condiciones establecidos en el Artículo 42 de la Ley 63-17. 	Con el propósito de no generar una situación de desigualdad con los titulares de las licencias de la modalidad 4, sugerimos la integración de un párrafo que de manera expresa les imponga la obligación de realizar sus mejores esfuerzos para que los clientes que alquilen sus unidades den cumplimiento a las obligaciones 1 y 2 de la redacción objeto de comentarios, y la instalación de una tablilla con un ejemplar impreso de la licencia de operación emitida por el INTRANT.
<p>Artículo 16.- Recorrido y paradas. El recorrido y las paradas del transporte turístico, cuando proceda, se encontrarán determinados en la licencia de operación correspondiente. La ubicación de dichas paradas será comunicada al operador después de realizar los estudios técnicos correspondientes.</p> <p>Párrafo I.- Cuando por circunstancias puntuales no resulte posible acceder al vehículo en la parada correspondiente, se fijará una parada alternativa de modo que las condiciones de acceso resulten lo más seguras posible.</p>	<p>Recomendamos establecer en el reglamento o en la normativa derivada las condiciones y proceso para la realización de los estudios técnicos relativos a la definición de las paradas del transporte turístico, ya que por aplicación del principio de seguridad jurídica, de previsibilidad y certeza normativa las normas jurídicas y criterios administrativos no pueden variar arbitrariamente.</p> <p>Sugerimos el establecimiento de un plazo de notificación previo a la entrada en operación de nuevas paradas del transporte turístico.</p>
<p>Artículo 18.- Duración máxima del viaje. Ningún chófer podrá exceder los tiempos máximos de conducción que se establecen a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conducción ininterrumpida: Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso. 	La prestación del servicio de transporte turístico generalmente se comercializa en base a tarifas resultantes de la combinación de múltiples componentes de costos. De ahí, que el tiempo de asignación de una unidad de transporte constituye un elemento importante en la productividad de los proveedores. En este sentido, la regulación del mismo debe mantener un equilibrio entre la calidad, seguridad y eficiencia.

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de 4 horas y media.</p> <p>2. Conducción diaria: El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de 9 horas, salvo dos veces a la semana que puede llegar a las 10 horas</p> <p>3. Conducción semanal: El tiempo de conducción semanal no superará las 56 horas (se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 12:00 a.m. del lunes y las 12:00 p.m. del domingo)</p> <p>4. Conducción bisemanal: El tiempo de conducción en dos semanas consecutivas no puede exceder de 90 horas. Así, si en una semana se conduce durante 56 horas (máximo permitido), en la siguiente sólo podrá conducirse durante 34 horas, puesto ambas suman el máximo de 90 horas.</p>	<p>Tomando en consideración lo anterior, sugerimos que en la modalidad de “Conducción Ininterrumpida” se establezca que el periodo de descanso aplicable después de 4.5 horas de conducción no es necesario en caso de que el prestador asigne un conductor alterno.</p> <p>Por otra parte, estimamos pertinente que la “Conducción Diaria” contemple de manera expresa un periodo de descanso para el conductor, que puede tomar como referencia las disposiciones aplicables a la “Conducción Ininterrumpida”.</p>
<p>Artículo 19.- Transporte de niños. Queda prohibida la utilización del asiento o asientos contiguos al conductor por parte de menores de doce (12) años.</p> <p>Párrafo I.- El transporte de menores de cinco (5) años solo puede realizar haciendo uso de sistemas de retención infantil homologados según reglamentos internacionales.</p>	<p>Recomendamos que los proveedores del servicio de transporte turístico que sean contratados para el traslado de menores de edad fuera del contexto de sus centros de educación, estén obligados a prestar dicho servicio en observación de las disposiciones del Reglamento de Transporte Escolar y su Normativa respecto de los aspectos de seguridad y asignación de un Acompañante o Ayudante.</p>
<p>Artículo 20. Obligaciones del prestador. Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 49 de la Ley 63-17, las personas físicas o jurídicas que presten cualquiera de los transportes turísticos deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los 	<p>1. Recomendamos la revisión y modificación de la obligación de contratar una póliza de seguro con cobertura ilimitada de Responsabilidad Civil, puede constituirse en una barrera legal toda vez que este instrumento no se encuentra contemplado en el área de seguros de la República Dominicana. De acuerdo a la práctica generalizada, este tipo de póliza de seguro tienen por objeto responder que el agente responsable cumpla su obligación de</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>ocupantes de los vehículos adscritos al servicio, además de los seguros obligatorios establecidos por la legislación vigente.</p> <ul style="list-style-type: none">- Llevar un registro continuo en el cual anotará el nombre de los chóferes que emplee a las distintas horas de servicio. Estos datos deberán ser transmitidos al INTRANT de forma anual, junto a la solicitud de renovación de licencia.- Si un prestador detecta que cualquiera de sus chóferes padeciera de una enfermedad contagiosa, cardiaca severa y/o mental; hubiese sido declarado legalmente incapacitado o incumpliese cualquiera de los preceptos establecidos en el epígrafe referente a los requisitos para la solicitud de la licencia de operación, el prestador deberá notificarlo al INTRANT dentro de un término de cuarenta y ocho (48) horas de advenir en su conocimiento, y no permitirá que conduzca el vehículo asignado hasta tanto el INTRANT tome una decisión final sobre el asunto.- Disponer de una Hoja de Ruta que detalle, al menos, el nombre completo y Número de Identificación Fiscal o pasaporte de los pasajeros que sean trasladados con fines turísticos. Dicha exigencia no será aplicable al servicio de transporte turístico cuando se realice dentro de una provincia.- Limitarse a prestar servicios de movilización de turistas o	<p>reparación del daño ocasionado a otro, y en el mercado corresponde a una contratación de cobertura extendida, adicional a la cobertura básica, para aquellos casos de operaciones comerciales específicas y detalladas, donde la póliza original excede su cobertura. Son valores acordados entre la empresa y la compañía de seguros, pero nunca de forma ilimitada.</p> <p>En vista de lo anterior, la obligación de contratar una póliza de responsabilidad civil con cobertura ilimitada implicaría establecer un requerimiento legal de imposible cumplimiento.</p> <p>Con el propósito de atender a la necesidad de que los titulares de las licencias de operación del servicio de transporte turístico garanticen las eventuales compensaciones generadas por acciones en las prestaciones de sus servicios que comprometen su responsabilidad legal, recomendamos que sea excluida la especificación actual y que se establezca la obligación de contratar una póliza de responsabilidad civil cuyo nivel de cobertura sea calculado en función del tipo de vehículo, la modalidad del transporte, cantidad de pasajeros y el tipo de vía pública a utilizar en los traslados (urbana o interurbana).</p> <p>2. Sugerimos complementar la redacción actual, con una obligación de información del prestador respecto de cambios en los choferes inscritos en el registro notificado al INTRANT.</p> <p>Se recomienda incluir en la normativa derivada del reglamento, el formato de Hoja de Ruta, para mayor rapidez de respuesta por parte de la Autoridad.</p> <p>3. El flujo ordinario de las actividades comerciales y operativas del prestador del servicio de transporte turístico, no puede ser condicionado a un periodo indeterminado para la decisión de la situación del chofer que sea afectado por algunos de los supuestos de esta sección del Artículo 18, en este</p>
---	---

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>excursionistas conforme su ámbito de operación, excluyéndose servicios como el alojamiento, la alimentación o la guía (entre otros).</p> <ul style="list-style-type: none">- Rendir al INTRANT un informe escrito sobre cualquier accidente que le ocurra mientras maneje un vehículo de motor autorizado y del cual resulten personas muertas o lesionadas o se causaren averías o daños a la propiedad ajena, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de haber ocurrido el mismo. De ocurrir el accidente en un día feriado o un día del fin de semana, deberá rendir el informe escrito el próximo día laborable. <p>Párrafo I. Para el caso de vehículos de alquiler, sin perjuicio de lo estipulado en el Artículo 11, este seguro de responsabilidad civil deberá ofrecerse por lo menos en dos (2) opciones adicionales que liberen de forma progresiva al cliente de la responsabilidad civil y de daños a terceros y a la propiedad ajena, cuya contratación será opcional por parte del cliente.</p>	<p>sentido, recomendamos establecer un plazo para la respuesta del INTRANT que en todo caso debe ser menos de 2 meses.</p>
<p>Artículo 21.- Tarifas. Las tarifas para la prestación de servicios estarán reguladas o deberán ser consideradas por el INTRANT en función de su modalidad de prestación.</p> <p>Párrafo I.- Las modalidades 1, 2, 3 y 5 del Artículo 4 aplicarán una tarifa de precios acorde a lo estipulado en el pertinente Reglamento Tarifario de los Servicios y Actividades del Transporte Público Terrestre de Pasajeros, o su</p>	<p>Se sugiere complementar la redacción actual con una referencia expresa a las disposiciones del Artículo 89 de la Ley núm. 63-17.</p> <p>Párrafo I.- Reiteramos nuestras consideraciones sobre la necesidad de la definición del reglamento Tarifario de los Servicios y Actividades del Transporte Público Terrestre de Pasajeros, para dar fiel cumplimiento al artículo.</p> <p>Párrafo II.- Se recomienda definir el tiempo de respuesta por parte de la Autoridad, después de</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>equivalente vigente en el momento de la solicitud.</p> <p>Párrafo II.- Para el caso de vehículos de alquiler, las tarifas deberán someterse a la consideración del INTRANT y aparecer reflejadas en propio contrato. Además, deberán estar disponibles en un lugar visible del establecimiento, por lo menos en español e inglés, en cualquier medio impreso o gráfico, e incluir las gracias y periodos de vigencia</p>	<p>haber recibido la solicitud de autorización de tarifas; lo anterior, porque el cambio de las tarifas podría implicar renegociación de contratos y/o ajustes de casos de negocios de los prestadores.</p>
<p>Artículo 22.- Deberes y derechos de los usuarios. Las personas usuarias tienen, además de los derechos de carácter general reconocidos en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, los derechos y deberes recogidos en la Normativa del Transporte Turístico o su equivalente vigente, en relación al servicio de transporte regulado en este Reglamento.</p>	<p>Reiteramos nuestras consideraciones sobre la pertinencia de la elaboración y entrada en vigencia de la Normativa del Transporte Turístico.</p>
<p>Artículo 25.- Infracciones y sanciones. Serán consideradas como infracciones las violaciones a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y en la Ley núm. 63-17. Las sanciones aplicables corresponderán a las establecidas en la Ley núm. 63-17, en lo referente a las infracciones por la violación de las normas de circulación vehicular, o en aquellas que no contempla expresamente el presente Reglamento. En adición a dichas sanciones aplicables, los prestadores del servicio de transporte privado de trabajadores podrán ser objeto de las siguientes acciones</p>	<p>En la parte in fine del artículo revisado, la redacción actual debe sustituir la referencia al “<i>servicio de transporte privado de trabajadores</i>” por “<i>Servicio de Transporte Turístico</i>”.</p>
<p>Artículo 26. Sujeción a medida. El INTRANT aplicará la medida precautoria por escrito cuando la persona física o</p>	<p>1. Se recomienda adecuar esta infracción al objeto de este reglamento, eliminando las referencias a los trabajadores de la redacción actual y</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>jurídica responsable de la prestación del servicio, incurra en alguna de las infracciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trato incorrecto a los trabajadores durante el transporte desde o hacia sus centros de trabajo. 2. No colaborar con el agente fiscalizador o delegado provincial del INTRANT, en la entrega de documentos o informaciones solicitadas, mediante comunicación escrita. 3. Incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento, la Ley núm. 63-17 o la <i>Normativa de Transporte Turístico</i>, que no tenga establecida alguna sanción imputable a dicha infracción 	<p>reemplazándola por “Trato incorrecto a los usuarios del servicio”.</p>
<p>Artículo 27.- Suspensión de la licencia de operación. El INTRANT aplicará la suspensión de la licencia de operación, en los casos en los que la persona física o jurídica responsable de la prestación del servicio, incurra en alguna de las infracciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por prestar el servicio de transporte turístico con uno (1) o más vehículos que no cuenten con la autorización correspondiente en vigor por parte del INTRANT 2. Por prestar el servicio de transporte turístico con uno (1) o más vehículos que no hayan superado la inspección técnica vehicular 3. Por trasladar niños incumpliendo los términos establecidos en la Normativa de Transporte Turístico 4. Por el incumplimiento de las normas técnicas y de antigüedad aplicables a los vehículos, de conformidad con lo 	<p>Se sugiere incluir el siguiente supuesto como causal de suspensión: Prestación del servicio de transporte turístico con choferes que no cuenten con la licencia correspondiente por parte del INTRANT.</p> <p>5. Tomando en consideración la naturaleza del servicio prestado, sugerimos reducir a 6 meses el periodo de reincidencia de amonestaciones.</p> <p>Párrafo IV.- En observación del principio de proporcionalidad que debe caracterizar el accionar de la Autoridad, se recomienda la revisión de la acción de consecuencia aplicable en caso de que transcurrido el plazo de cinco (5) días adicionales para aplicar medidas correctivas a una situación reportada en un informe de inspección no se haya ejecutado satisfactoriamente sea la suspensión de las actividades por un periodo no menor a seis (6) meses; ya que en el Párrafo III del Artículo 14 de este reglamento este supuesto es causal de denegación de la renovación de la licencia.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

establecido en la Normativa de Transporte Turístico

5. Cuando se hayan acumulado tres (3) amonestaciones por escrito, en un período de un (1) año; contado a partir de la primera amonestación

6. Por aumentar o cambiar la flota vehicular sin previa autorización del INTRANT

Párrafo I.- Además de las faltas anteriores, en caso de empresas de alquiler de vehículos también se considerarán faltas graves las siguientes situaciones:

1. No contar con la debida bitácora de mantenimiento.

2. No contar con el debido libro de inspección y por no mantener el local en buenas condiciones para la realización de esa actividad turística.

3. La apertura de sucursales no autorizadas.

4. La inclusión en el local de actividades ajenas e incompatibles con los servicios turísticos.

5. Por abrir puntos de venta sin la aprobación del INTRANT.

Párrafo II.- En caso de que durante una inspección rutinaria o por reclamación interpuesta por un cliente insatisfecho, sea detectada una falta grave, el INTRANT otorgará un plazo de quince (15) días para corregir la misma, haciéndolo constar por escrito. Transcurrido dicho plazo, se procederá a una inspección de verificación.

Párrafo III.- En caso de que la citada inspección de verificación arroje como resultado la no corrección de la falta en

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>cuestión. El Departamento de Empresas y Servicios otorgara un plazo de 5 días.</p> <p>Párrafo IV.- Transcurrido el plazo de cinco (5) días y el establecimiento no haber corregido la falta, el INTRANT procederá a la suspensión de las actividades por un periodo no menor a seis (6) meses.</p> <p>Párrafo V.- La suspensión de la licencia de operación operará de inmediato, sin perjuicio de la interposición de recursos en contra de la decisión de suspensión. El INTRANT mantendrá la suspensión de la licencia de operación hasta tanto el prestador del servicio cumpla con las obligaciones establecidas que la motivaron.</p>	
<p>Artículo 28.- Revocación de la licencia de operación. Se aplicará la sanción de revocación de la autorización en caso de que el responsable de prestar el servicio, sus asociados o dependientes, incurran en alguna de las situaciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Transfiera, venda, alquile o traspase la licencia de operación otorgada, sin previa autorización del INTRANT2. No contar con la póliza de seguro adicional obligatorio, de responsabilidad civil.3. Prestar servicios de transporte turístico sin la pertinente licencia de operación en vigor4. Haber obtenido la autorización mediante presentación de documentos falsos o medios fraudulentos5. Por la acumulación de tres (3) suspensiones en un (1) año, o cinco (5) en dos (2) años, contados a partir de la primera suspensión	<p>5. Se plantea la revisión de esta redacción, ya que establece como causal de revocación de la licencia la incidencia de 3 amonestaciones en 1 año, coincidiendo con el causal de suspensión establecido en el numeral 5 del Artículo 27 del reglamento en consulta pública.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>Artículo 30.- Normativa derivada. Para el desarrollo de las disposiciones del presente reglamento, el INTRANT emitirá la Normativa del Transporte Turístico.</p> <p>Párrafo. En virtud de la facultad normativa del INTRANT, podrán ser elaboradas otras normativas derivadas del presente reglamento, en la medida que así lo considere necesario, las cuales serán sometidas al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su previa aprobación.</p>	<p>Reiteramos nuestras consideraciones respecto de que los administrados deben tener conocimiento de la regulación especial aplicable a la prestación del servicio para que han sido habilitados por una licencia del INTRANT.</p> <p>De ahí, que promovamos la revisión del presente artículo estableciendo un plazo de tres (3) para la elaboración de la Normativa de Transporte Turístico.</p>
<p>Artículo 31.- Para el cumplimiento progresivo de los negocios de alquileres de vehículos existentes al momento de la promulgación del presente Reglamento, se establece un plazo de seis (6) meses contados a partir de su publicación en gaceta oficial, para la adecuación a las disposiciones y a los criterios establecidos.</p>	<p>En primer término, y en observación del Principio de Igualdad, recomendamos que el plazo concedido para la adecuación de las operaciones de los proveedores de la modalidad de alquiler, sea extensivo para todas las modalidades de prestación del servicio de transporte turístico.</p> <p>Y por otra parte, tomando en consideración que regulación complementaria no estará definida en la fecha de aprobación del proyecto de reglamento revisado, consideramos oportuno aumentar el plazo concedido para la adecuación a las disposiciones y a los criterios establecidos en el mismo, a un plazo no menor de nueve (9) meses contados a partir de su publicación en gaceta oficial.</p>

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE REGLAMENTO DE TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES</p>	<p style="text-align: center;">COMENTARIOS DE PRO-COMPETENCIA</p>
<p>Considerando: Que el borrador del Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras Organizaciones se pone de manifiesto que en la República Dominicana, las actividades laborales son una de los</p>	<p>El borrador del Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores en sus secciones justificativa y normativa hace referencia al borrador del <i>“Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad”</i> y a otras normativas que se encuentran todavía pendientes de definición y aprobación; sometiendo a los agentes económicos dedicados a la actividad comercial de referencia al</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>principales motivos de desplazamiento, de la demanda de movilidad y transporte, y en este ámbito se concentra un gran porcentaje de los accidentes viales.</p> <p>Considerando: Que el citado borrador de Reglamento establece la necesidad de incluir medidas de facilitación de transporte colectivo para los trabajadores en los Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad de las empresas;</p>	<p>ámbito de aplicación de dichas normativas indefinidas.</p> <p>Tomando en consideración que la seguridad jurídica es una de las condiciones que promueven la competencia efectiva, recomendamos que la entrada en vigencia de este reglamento sea programada de manera simultánea con la de los reglamentos y normativas derivadas que interactúan en el marco regulatorio especial aplicable a este mercado.</p>
<p>Artículo 4. Servicio de transporte privado de trabajadores. El servicio de transporte privado de trabajadores operará sobre todo aquel que cumpla las condicionantes siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Los usuarios deben ser trabajadores que desempeñan una actividad para una empresa o entidad, indistintamente del puesto que ocupen y del tipo de contrato que tengan, siempre que mantengan alguna relación laboral con la empresa o entidad, incluidos los propietarios de las empresas y otras personas que asistan a los centros de trabajo.2) El origen o el destino del transporte debe ser uno o varios de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad comercial principal en cualquier área geográfica, recinto cerrado, campo, fábrica o edificio donde	<p>Se recomienda la revisión de las condicionantes establecidas en este artículo, entendemos que el criterio para calificar la modalidad de transporte privado de trabajadores debe ser el traslado de trabajadores al lugar de desempeño de sus actividades laborales provisto directa o indirectamente por el empleador.</p> <p>De igual forma se hace necesario agregar un artículo donde se especifiquen las características generales que deberán cumplir el o los medios de transportes a ser usados, consideramos que así como en cada reglamento hay un artículo que define el "tiempo de trayectos" y otro donde se establece las "condiciones de las paradas", también debiera haber uno donde se especifiquen "las características de los tipos de transporte permitidos" en cada caso y por otro lado, resulta preocupante la limitación que sufrirán las micro empresas (un dueño de un vehículo) por el tema de posible burocracia por licenciamiento y costos involucrados.</p> <p>El texto actual podría implicar dejar fuera del alcance del reglamento algunas modalidades de transporte privado de pasajeros, y conferir una ventaja a algunos prestadores en detrimento del Principio de Igualdad acogido por la Ley de los Derechos de las Personas en</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>tengan lugar las diversas actividades de la empresa.</p> <p>3) Se desarrolle por vías públicas y en vehículos de más de nueve (9) plazas, incluida la del asiento del conductor, con excepción de los vehículos de carga.</p>	<p>sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, núm. 107-13.</p> <p>1) En ocasiones el servicio privado de trabajadores podría tener por objeto el traslado a un lugar distinto a la localidad del empleador para el desempeño de sus funciones ordinarias o extraordinarias; para fines de ejemplo, traslado provisto por el empleador para que sus trabajadores trabajen en una feria en que el empleador sea expositor.</p> <p><u>Recomendación:</u></p> <p>Ajustar redacción con texto similar al siguiente:</p> <p>1) <i>“Los usuarios deben ser trabajadores que desempeñan una actividad para una empresa o entidad, indistintamente del puesto que ocupen y del tipo de contrato que tengan, siempre que mantengan alguna relación laboral con la empresa o entidad, incluidos los propietarios de las empresas y otras personas que asistan a los centros de trabajo <u>o sean trasladados para desarrollar actividades laborales a lugares fuera de las localidades de la empresa o entidad.</u>”</i></p> <p>2) La gestión operativa de una empresa o entidad requiere la ejecución de programas de capacitación y de integración, que con frecuencia son realizadas fuera de las localidades de trabajo que hacen necesario la contratación de traslado de los trabajadores a esas facilidades. De ahí, que sugerimos que no se condicione que el lugar debe ser donde se realice la actividad comercial principal de la empresa o entidad.</p> <p><u>Recomendación:</u></p> <p>Ajustar redacción con texto similar al siguiente:</p>
--	--

“Año del Fomento de las Exportaciones”

	<p>2) <i>“El origen o el destino del transporte debe ser uno o varios de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad comercial o <u>administrativa</u> en cualquier área geográfica, recinto cerrado, campo, fábrica o edificio.”</i></p> <p>3) Se recomienda la eliminación de las especificaciones de número de plazas que debe tener el vehículo de transporte para estar bajo el ámbito de aplicación de la normativa en consulta pública. Lo anterior, debido a que existen casos en que el transporte de pasajeros contratado o provisto por el empleador puede ser en vehículos de menor capacidad de pasajeros. De mantenerse esta redacción se confiere una ventaja operativa a los prestadores del servicio en unidades de menor capacidad, en perjuicio de los trabajadores que deben ser beneficiados del mismo nivel de seguridad y comodidad.</p> <p><u>Recomendación:</u></p> <p>Ajustar redacción con texto similar al siguiente:</p> <p>3) <i>“Se desarrolle por vías públicas, con excepción de los vehículos de carga.”</i></p> <p>En línea con este comentario, recomendamos excluir del texto del reglamento el numeral 2) del Párrafo V del Artículo 8 que exonera de la obligación de obtención de licencia de operación a los casos de vehículos de menos de 9 pasajeros.</p>
<p>ARTÍCULO 8. Licencia de operación. El transporte privado de trabajadores, en cualquiera de sus modalidades, solo podrá ser realizado por aquellas empresas o entidades, en adelante prestadores, que cuenten con la licencia de</p>	<p>La redacción actual del proyecto de reglamento establece que el servicio de transporte privado de trabajadores puede ser prestado por empresas o entidades, cuando en realidad el contexto general de dicho mercado incluye una participación activa de personas naturales que prestan dicho servicio de manera formal.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

operación de transporte privado de trabajadores en vigor.

Párrafo I. Para otorgar dicha licencia de operación se exigirá, en todo caso, que las empresas o entidades acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente Reglamento, en el Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura, y sus normativas derivadas, junto a los demás que resulten exigibles por razones de ordenación del transporte, con especial atención a todos aquellos destinados a garantizar un mayor nivel de seguridad en el mismo. En todos los casos, los elementos básicos para otorgar la licencia son:

1. Las condiciones de las empresas o entidades solicitantes de la licencia de operación.
2. El vehículo/vehículos con el que prestará el servicio.
3. Las condiciones que deberán reunir los chóferes de los vehículos que presten el servicio.
4. Otros elementos sean necesarios o convenientes a los efectos de la decisión correspondiente por parte del INTRANT. En un primer período se exceptúa el llamado a licitación.

Párrafo II. Una vez comprobados los requisitos, la licencia de operación será otorgada para una única empresa y flota de vehículos. A

De hecho, en reconocimiento de estos agentes económicos el Párrafo IV de este mismo artículo establece las disposiciones aplicables en caso de fallecimiento del titular de una licencia de operación emitida bajo el ámbito aplicación de esta norma.

Recomendación:

Ajustar redacción con texto similar al siguiente:

“ARTÍCULO 8. Licencia de operación. El transporte privado de trabajadores, en cualquiera de sus modalidades, solo podrá ser realizado por personas naturales o jurídicas, en adelante prestadores, que cuenten con la licencia de operación de transporte privado de trabajadores en vigor.”

Párrafo I: En primer lugar, entendemos oportuno segmentar los requisitos aplicables a una solicitud de licencia de prestación de servicios privados de trabajadores en función de que se trate de una persona natural o una persona jurídica.

Por otra parte, los requerimientos para el otorgamiento de una licencia deben ser claros y objetivos, de ahí la importancia de que la “Normativa del Transporte Privado de Trabajadores” sea definida y aprobada de manera simultáneamente con el reglamento. En caso de imposibilidad material de lo anterior, se recomienda incluir al proyecto de norma una sección transitoria en que se establezca los requisitos para la solicitud de la licencia pertinente, ya que los agentes económicos tienen 6 meses para agotar ese proceso computado a partir de la entrada en vigencia del mismo.

Párrafo II. La redacción de esta sección debe ser reformulada para integrar las disposiciones aplicables a personas naturales.

“Año del Fomento de las Exportaciones”

tal efecto, deberá llevarse a cabo una notificación al INTRANT cada vez que se produzca una sustitución total o parcial de dicha flota, ya sea temporal o definitiva, así como cualquier alteración en los vehículos que afecte negativamente a uno (1) o más de los aspectos recogidos en la Normativa de Transporte de Trabajadores. En vista de la información aportada, el INTRANT podrá solicitar una revisión de la licencia, cuyo trámite podrá derivar en una suspensión de la misma hasta que el prestador acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.

Párrafo III. Una vez otorgada, la licencia de operación será intransferible, excepto autorización previa y expresa del INTRANT una vez valorados los motivos y condiciones acorde a la normativa vigente. Además, podrá ser modificada, suspendida y revocada, por razones de interés general, en cualquier momento y sin derecho a indemnización alguna.

Párrafo IV. El INTRANT dará por caducada la licencia de operación al no realizarse la renovación anual en los términos establecidos en el artículo 11 del presente Reglamento o al producirse el fallecimiento de su titular. No obstante, podrá mantener su vigencia a favor de los sucesores del finado, cuando en el plazo de sesenta (60) días desde la fecha del

Párrafo III. Las acciones de la Administración Pública suponen la observación de los principios de servicio objetivo y ejercicio normativo del poder por aplicación del Artículo 3 de la Ley 107-13, por lo que entendemos necesario que el proceso de solicitud de autorización del INTRANT en ocasión de transferencia, venta o traspaso de la licencia de operación y el ejercicio del derecho de revocación de la licencia por parte de INTRANT por razones “de interés general” deben ser definidos en el reglamento o en la “Normativa del Transporte Privado de Trabajadores”.

Párrafo IV. Tomando en consideración el carácter *intuitu personae* de la licencia otorgada a una persona natural, consideramos que debe ser revisada la redacción actual de este párrafo que establece las condiciones aplicables en caso de fallecimiento del titular.

Entendemos que no es suficiente que los sucesores se “responsabilicen” de las obligaciones inherentes al servicio, sin establecer claramente la obligación de cumplir con los requisitos aplicables a la licencia. La licencia de prestación de servicio privado de trabajadores implica una experiencia y condiciones específicas, por lo que limitar a una notificación intención de hacerse responsable de la prestación del servicio sin que se realice una validación de la capacidad del sustituto del fallecido podría ser una ventaja operativa para sus sucesores.

En este sentido, planteamos que sea requerida la presentación de un sustituto que se someta a título personal a la evaluación pertinente para el otorgamiento de la licencia.

Por otra parte, es esencial que sean establecidas las condiciones aplicables a la caducidad de la licencia de operación en caso de liquidación de la sociedad comercial titular de la misma.

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>fallecimiento notifiquen al INTRAN la posesión del vehículo habilitado en la licencia de operación y responsabilizándose en dicho acto de las obligaciones inherentes al servicio. Los sucesores contarán con un plazo máximo de un (1) año, contado desde la fecha del fallecimiento, para notificar la titularidad del vehículo a fin de formalizar su transferencia.</p> <p>Párrafo V. No será necesaria la previa obtención de licencia de operación en los casos siguientes:</p> <p>1) Transportes oficiales que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno.</p> <p>2) Transporte privado de trabajadores en vehículos de menos de nueve (9) plazas, incluida la del conductor.</p>	<p>Párrafo V. Reiteramos nuestros comentarios del Artículo 4 relativos a la exclusión del texto del reglamento del numeral 2) de este párrafo.</p>
<p>Artículo 11. Renovación. Las licencias para operar el servicio de transporte privado de trabajadores deberán ser renovadas cada año, contado a partir de la fecha de obtención de la licencia o renovación anterior, acreditando los mismos requisitos establecidos en el momento de la obtención de la licencia, sin perjuicio de lo establecido en el <i>Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura</i> para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros.</p>	<p>Recomendamos la revisión de la redacción actual del proyecto de norma, respecto de que al momento de la renovación de la licencia se exija la acreditación de los mismos requisitos aplicables a la solicitud de la licencia; lo anterior en observación del Principio de Eficacia y el Derecho de los Administrados a no presentar documentación que ya se encuentre en poder de la Administración Pública, por disposiciones de la Ley 107-13.</p> <p>En este sentido sugerimos que sea solicitado solamente la actualización de la información que por su naturaleza pueda cambiar por efecto del tiempo. Sugerimos que la “Normativa del Transporte Privado de Trabajadores” establezca en detalle la información requerida incluyendo la solicitud de la certificación de la Dirección General de Impuestos Internos de cumplimiento de obligaciones fiscales; y en el caso de</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>Párrafo I. El INTRANT tendrá el derecho de pedir la actualización de los demás documentos que reposan en el expediente del titular de la licencia de operación, en adición a los requisitos anteriores.</p> <p>Párrafo II. El INTRANT, tras el proceso de renovación de licencia de operación, evaluará el trabajo realizado por los prestadores del servicio de transporte privado de trabajadores, a los fines de garantizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.</p>	<p>personas jurídicas, la Certificación de la TSS y Registro Mercantil vigente.</p> <p>Respecto de la evaluación del desempeño de los prestadores del servicio titulares de la licencia a ser renovada, entendemos que resulta más eficiente que la misma se realice previo a la renovación, por aplicación de criterios claros detallados en la “Normativa del Transporte Privado de Trabajadores”.</p> <p><u>Recomendación:</u></p> <p>Ajustar redacción con texto similar al siguiente:</p> <p><i>“Artículo 11. Renovación.</i> <i>Las licencias para operar el servicio de transporte privado de trabajadores deberán ser renovadas cada año, contado a partir de la fecha de obtención de la licencia o renovación anterior, acreditando <u>la actualización de los demás documentos que reposan en el expediente del titular de la licencia de operación, la presentación de la documentación establecida en la “Normativa del Transporte Privado de Trabajadores”.</u> Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros.</i></p> <p><i>Párrafo II.</i> <i>El INTRANT, <u>previo al proceso de renovación de licencia de operación</u>, evaluará el trabajo realizado por los prestadores del servicio de transporte privado de trabajadores, a los fines de garantizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.”</i></p>
<p>ARTÍCULO 13. Recorrido. El recorrido del transporte privado de trabajadores será realizado por las vías interurbanas principales que</p>	<p>La Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 21 de febrero de 2017, no establece una definición del término “vías interurbanas”. Dicha ley</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>garanticen que el servicio resulte lo más seguro posible, debiendo de contar con la autorización correspondiente para el uso de las vías urbanas.</p>	<p>define la Vía pública como el <i>“Espacio urbano, suburbano o rural de uso público destinado al tránsito de personas y vehículos, conformado por una calzada, por donde deben transitar los vehículos motorizados y no motorizados, y las aceras por donde deben transitar los peatones. También se entenderá como vía pública para los fines de tránsito de acuerdo con esta ley, el camino privado que esté de algún modo sujeto a servidumbre pública.”</i></p> <p>Recomendamos ajustar la redacción revisada utilizando el término “vía pública”; tomando en consideración las condiciones de prestación del servicio privado de trabajadores, y la aplicación por analogía de la definición del “Servicio privado de transporte de pasajeros” consignada en el numeral 41 del Artículo 5 de la Ley 63-17: <i>“Servicio de transporte brindado a las personas para su traslado en las vías públicas, en vehículos privados, retribuidos o no, bajo acuerdo privado.”</i></p> <p><u>Recomendación:</u></p> <p>Ajustar redacción con texto similar al siguiente:</p> <p><i>“ARTÍCULO 13. Recorrido. El recorrido del transporte privado de trabajadores será realizado por las <u>vías públicas principales que garanticen que el servicio resulte lo más seguro posible</u>, debiendo de contar con la autorización correspondiente para el uso de las vías urbanas <u>establecida por la Ley 63-17 y normativas derivadas aplicables.</u>”</i></p>
<p>ARTÍCULO 17. Duración máxima del viaje. Los itinerarios deberán establecerse de tal forma que, el chófer no exceda los tiempos máximos de conducción que se establecen a continuación:</p> <p>1) Conducción ininterrumpida: Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos cuarenta y cinco (45) minutos, a</p>	<p>El servicio privado de trabajadores constituye un elemento importante en la productividad de las empresas que lo contratan. En este sentido, la regulación del mismo debe mantener un equilibrio entre la calidad, seguridad y eficiencia.</p> <p>Tomando en consideración lo anterior, sugerimos que en la modalidad de “Conducción Ininterrumpida” se establezca que el periodo de descanso aplicable después de 4.5 horas de conducción no es necesario</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>menos que tome un período de descanso. Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos quince (15) minutos seguida de una pausa de al menos treinta (30) minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de cuatro horas y media (4,5).</p> <p>2) Conducción diaria: El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de nueve (9) horas, salvo dos (2) veces a la semana que puede llegar a las diez (10) horas.</p> <p>3) Conducción semanal: El tiempo de conducción semanal no superará las cincuenta y seis (56) horas, se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 12:00 a.m. del lunes y las 12:00 p.m. del domingo.</p> <p>4) Conducción bisemanal: El tiempo de conducción en dos (2) semanas consecutivas no puede exceder de noventa (90) horas. Así, si en una (1) semana se conduce durante cincuenta y seis (56) horas (máximo permitido), en la siguiente sólo podrá conducirse durante treinta y cuatro (34) horas, puesto ambas suman el máximo de noventa (90) horas.</p>	<p>en caso de que el prestador asigne un conductor alterno.</p> <p>Por otra parte, estimamos pertinente que la “Conducción Diaria” contemple de manera expresa un periodo de descanso para el conductor, que puede tomar como referencia las disposiciones aplicables a la “Conducción Ininterrumpida”.</p>
<p>ARTÍCULO 18. Obligaciones del prestador del servicio. Las personas físicas o jurídicas que presten el servicio de transporte privado de trabajadores en cualquiera de sus modalidades y sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el artículo 49 de la Ley núm. 63-17, tendrán las obligaciones siguientes:</p> <p>1) Tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños</p>	<p>1. Recomendamos la revisión y modificación de la obligación de contratar una póliza de seguro con cobertura ilimitada de Responsabilidad Civil, puede constituirse en una barrera legal toda vez que este instrumento no se encuentra contemplado en el área de seguros de la República Dominicana. De acuerdo a la práctica generalizada, este tipo de póliza de seguro tienen por objeto responder que el agente responsable cumpla su obligación de reparación del daño ocasionado a otro, y en el mercado corresponde a una contratación de cobertura extendida, adicional a la cobertura básica, para aquellos casos de</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos adscritos al servicio, además de los seguros obligatorios establecidos por la legislación vigente.</p> <p>2) Llevar un registro continuo en el cual anotará el nombre de los chóferes que emplee a las distintas horas de servicio. Estos datos serán informados al INTRANT de forma anual, junto a la solicitud de renovación de licencia.</p> <p>3) Si se detectara que un chófer padeciera de una enfermedad contagiosa, cardiaca severa y/o mental; hubiese sido declarado legalmente incapacitado o incumpliese cualquiera de los preceptos establecidos en el artículo 9 o en la Normativa de Transporte privado de trabajadores, el prestador deberá notificarlo al INTRANT dentro de un término de cuarenta y ocho (48) horas de advenir en su conocimiento, y no permitirá que conduzca el vehículo asignado hasta tanto el INTRANT tome una decisión final sobre el asunto.</p> <p>4) Rendir al INTRANT un informe escrito sobre cualquier accidente del cual resulten personas muertas o lesionadas o se causaren averías o daños a la propiedad ajena, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de haber ocurrido el mismo. De ocurrir el accidente en un día feriado o un día del fin de semana, deberá rendir el informe escrito el próximo día laborable.</p>	<p>operaciones comerciales específicas y detalladas, donde la póliza original excede su cobertura. Son valores acordados entre la empresa y la compañía de seguros, pero nunca de forma ilimitada.</p> <p>En vista de lo anterior, la obligación de contratar una póliza de responsabilidad civil con cobertura ilimitada implicaría establecer un requerimiento legal de imposible cumplimiento.</p> <p>Con el propósito de atender a la necesidad de que los titulares de las licencias de operación del servicio de transporte privado de trabajadores garanticen las eventuales compensaciones generadas por acciones en las prestaciones de sus servicios que comprometen su responsabilidad legal, recomendamos que sea excluida la especificación actual y que se establezca la obligación de contratar una póliza de responsabilidad civil cuyo nivel de cobertura sea calculado en función del tipo de vehículo, la modalidad del transporte, cantidad de pasajeros y el tipo de vía pública a utilizar en los traslados (urbana o interurbana).</p> <p>2. Sugerimos complementar la redacción actual, con una obligación de información del prestador respecto de cambios en los choferes inscritos en el registro notificado al INTRANT.</p> <p>3. El flujo ordinario de las actividades comerciales y operativas del prestador del servicio privado de trabajadores, no puede ser condicionado a un periodo indeterminado para la decisión de la situación del chofer que sea afectado por algunos de los supuestos de esta sección del Artículo 18, en este sentido, recomendamos establecer un plazo para la respuesta del INTRANT que en todo caso debe ser menos de 2 meses.</p>
<p>ARTÍCULO 19. Obligaciones de la empresa contratante del transporte. Las empresas o</p>	<p>En observación del Principio de Igualdad consagrado por la Ley 107-13, recomendamos que todos los choferes que presten servicio privado de trabajadores</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>entidades que contraten la prestación del servicio de transporte de sus trabajadores a un prestador de la modalidad 3 del artículo 5 del presente Reglamento, deberán requerir al transportista estar en posesión de la licencia de operación de transporte de trabajadores vigente durante el período de prestación del servicio.</p> <p>Párrafo I. Los prestadores del servicio de transporte privado de trabajadores deberán preservar su licencia de operación original en perfecto estado y suministrarla a cada vehículo habilitado al servicio de su respectivo certificado de licencia de operación, que deberán portar los choferes en todo momento de forma obligatoria.</p> <p>Párrafo II. El INTRANT, a través del Ministerio de Trabajo, instruirá a las empresas o entidades para que requieran la licencia de operación a los operadores de transporte privado de trabajadores. A los efectos se establecerá un procedimiento específico mediante resolución del INTRANT o Normativa del Transporte Privado de Trabajadores derivada del presente Reglamento.</p>	<p>estén sometidos al ámbito de aplicación del artículo comentado, y contar con la licencia correspondiente vigente.</p> <p>Párrafo I. Se recomienda revisar y modificar esta redacción, toda vez que entendemos que el original de la licencia de prestación de servicios otorgada por el INTRANT debe estar siempre en el vehículo habilitado y el chofer debe portar su licencia de conductor de transporte privado de trabajadores.</p> <p>Párrafo II. Recomendamos que el proceso a que hace referencia este párrafo sea definido en la Normativa del Transporte Privado de Trabajadores.</p>
<p>Artículo 20. Tarifas. Las tarifas por servicios del transporte privado de trabajadores, que cobrarán los operadores del servicio a las empresas o entidades que contraten la prestación del servicio para sus trabajadores en la modalidad 3 del artículo 5 del presente Reglamento, serán las autorizadas por el INTRANT, como órgano encargado de fijar las tarifas del transporte</p>	<p>Tomando en consideración que los prestadores de servicio privado de trabajadores podrían suscribir contratos con las empresas y entidades, el plazo de 30 días de anticipación para la revisión de la tarifa podría ser corto.</p> <p>Por otra parte, se recomienda definir el tiempo de respuesta por parte de la Autoridad, después de haber recibido la solicitud de revisión de tarifas; lo anterior, porque el cambio de las tarifas podría implicar</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>terrestre de pasajeros. Las mismas serán revisadas treinta (30) días antes del inicio del año de contratación o cuando los prestadores del servicio así lo soliciten.</p>	<p>renegociación de contratos y/o ajustes de casos de negocios de los prestadores.</p> <p>Finalmente, se recomienda verificar el número de secuencia de los artículos. Existen dos artículos 20.</p>
<p>Artículo 24. Suspensión de la licencia de operación. El INTRANT aplicará la suspensión de la licencia de operación, en los casos en los que la persona física o jurídica responsable de la prestación del servicio, incurra en alguna de las infracciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Prestación del servicio de transporte privado de trabajadores en uno o más vehículos que no cuenten con la licencia de operación correspondiente por parte del INTRANT. 2) Incumplimiento de las normas técnicas y de antigüedad aplicables a los vehículos, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento y en la Normativa de Transporte Privado de Trabajadores derivada de este. 3) Acumulación de tres (3) amonestaciones por escrito, en un período de un (1) año a partir de la primera amonestación. 4) Aumento o modificación de la flota vehicular sin previa autorización del INTRANT. 	<p>Se sugiere incluir el siguiente supuesto como causal de suspensión: Prestación del servicio de transporte privado de trabajadores con choferes que no cuenten con la licencia correspondiente por parte del INTRANT.</p> <p>3. Tomando en consideración la naturaleza del servicio prestado, sugerimos reducir a 6 meses el periodo de reincidencia de amonestaciones.</p>
<p>ARTÍCULO 25. Revocación de la licencia de operación. El INTRANT aplicará la revocación de la licencia</p>	<p>4. Se plantea la revisión de esta redacción, ya que establece como causal de revocación de la licencia la incidencia de 3 amonestaciones en 1 año,</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>de operación, en los casos en los que la persona física o jurídica responsable de la prestación del servicio, incurra en alguna de las siguientes infracciones:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Transferencia, venta o traspaso de la licencia de operación a otra persona física o jurídica, sin previa autorización del INTRANT.2. No contar con la póliza de seguro de responsabilidad civil obligatoria.3. Obtención de la licencia de operación mediante la presentación de documentos falsos o medios fraudulentos.4. Acumulación de tres (3) suspensiones de la licencia de operación, en un período de un (1) año; o acumulación de cinco (5) suspensiones de la licencia en dos (2) años, a partir de la primera suspensión. <p>Párrafo I. Una vez revocada una autorización, la persona física o jurídica responsable del servicio no podrá solicitar una autorización para prestar servicio de transporte privado de trabajadores, antes de dos (2) años contados desde la fecha de notificación de su revocación y comprobarse la regularización de la situación que originó dicha revocación.</p> <p>Párrafo II. La revocación de la licencia de operación del servicio de transporte privado de trabajadores, por acciones u omisiones imputables al prestador del servicio, podrá inhabilitarlo para solicitar una nueva autorización.</p>	<p>coincidiendo con el causal de suspensión establecido en el numeral 4 del Artículo 24 del proyecto de norma.</p> <p><u>Recomendación:</u></p> <p>Ajustar redacción con texto similar al siguiente:</p> <p><i>4. Acumulación de <u>cuatro (4) suspensiones</u> de la licencia en <u>dos (2) años</u>, a partir de la primera suspensión.</i></p>
<p>ARTÍCULO 27. Normativa derivada. Para el desarrollo de las disposiciones del presente reglamento,</p>	<p>Reiteramos nuestras consideraciones respecto de que los administrados deben tener conocimiento de la regulación especial aplicable a la prestación del</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>el INTRANT emitirá la Normativa de Transporte Privado de Trabajadores.</p> <p>Párrafo. En virtud de la facultad normativa del INTRANT, podrán ser elaboradas otras normativas derivadas del presente reglamento, en la medida que así lo considere necesario, las cuales serán sometidas al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su previa aprobación.</p>	<p>servicio para que han sido habilitados por una licencia del INTRANT.</p> <p>De ahí, que promovamos la revisión del presente artículo estableciendo un plazo de tres (3) para la elaboración de la Normativa de Transporte Privado de Trabajadores.</p>
<p>ARTÍCULO 28. Para el cumplimiento progresivo de los prestadores del servicio de transporte privado de trabajadores existentes al momento de promulgación del presente Reglamento, se establece un plazo de seis (6) meses contados a partir de su publicación en gaceta oficial, para la adecuación a las disposiciones y a los criterios establecidos.</p>	<p>Tomando en consideración que regulación complementaria no estará definida en la fecha de aprobación del proyecto de reglamento revisado, consideramos oportuno aumentar el plazo concedido para la adecuación a las disposiciones y a los criterios establecidos en el mismo, a un plazo no menor de nueve (9) meses contados a partir de su publicación en gaceta oficial.</p>

PROYECTO DE REGLAMENTO DEL TRANSPORTE ESCOLAR	COMENTARIOS DE PRO-COMPETENCIA
<p>Artículo 4. Servicio de transporte escolar. El servicio de transporte escolar operará para las escuelas, centros educativos o estancias infantiles tanto públicos como privados. A tal efecto, se incluye como servicio de transporte escolar los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Traslado de alumnos con motivo de actividades extraescolares y complementarias debidamente programadas y organizadas. 2) Transporte público regular de pasajeros, cuando los asientos del vehículo hayan sido previamente reservados para 	<p>El proyecto de Reglamento del Transporte Escolar debe considerar que dentro del amplio espectro de actividades formativas en adición a las de carácter académico se encuentran las deportivas y artísticas, cuyo desarrollo implica el traslado de los estudiantes o participantes de dichos programas a instalaciones especiales de manera ordinaria. A los fines de garantizar que dichos traslados sean realizados en observación de medidas idóneas de seguridad, calidad y control recomendamos incluir de manera expresa las academias deportivas y de artes bajo el ámbito de aplicación del reglamento comentado, toda vez que todos los transportistas contratados para el traslado a centros formativas en materias académicas, deportivas y artísticas deben</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>estudiantes escolares a fines de excursiones, y los servicios que se presten en unidades privadas dedicadas exclusivamente al servicio de transporte escolar.</p> <p>3) Transportes públicos especiales de pasajeros en autobús, cuando tres cuartas partes, o más, de los pasajeros sean menores escolares.</p> <p>4) Transportes privados complementarios de pasajeros, cuando la tercera parte, o más, de los pasajeros sean menores escolares.</p>	<p>asumir en igualdad de condiciones la responsabilidad de traslado de menores de edad.</p> <p>Lo anterior, porque si bien el numeral 1) de este artículo hace referencia a actividades extraescolares y complementarias, en una amplia mayoría los programas formales de deportes y artes no son impartidos por su centro docente principal, sino por proveedores independientes.</p> <p>En caso de que ser acogido nuestro comentario, las referencias a “menores escolares” deberá ser revisada.</p> <p>1. La tipicidad del transporte escolar requiere como elemento que su contratación sea realizada por el centro formativo, por lo que para claridad, recomendamos complementar la redacción actual con la referencia expresa de que las actividades extraescolares y complementarias sean debidamente programadas y organizadas <u>por la institución docente correspondiente</u>.</p> <p>2. Tomando en consideración que el INTRANT en el marco del proceso de elaboración de la reglamentación especial aplicable a cada modalidad de transporte terrestre, se encuentra en consulta pública un Reglamento del Transporte Turístico cuyo ámbito de aplicación incluye la modalidad de traslado denominada “excursiones” y establece condiciones aplicables cuando dicha prestación tenga menores como pasajeros, sugerimos que la redacción objeto de comentarios sea complementada con la referencia de que el prestador del servicio cuente con la licencia correspondiente en observación de los principios de coherencia y de igualdad en el trato que deben caracterizar los actos de la Administración Pública.</p> <p>3. Se recomienda incluir párrafo que establezca las características de la modalidad de Transporte público especial, ya que en la Ley 63-17 no es un término definido.</p>
---	--

“Año del Fomento de las Exportaciones”

	<p>De igual forma se hace necesario agregar un artículo donde se especifiquen las características generales que deberán cumplir el o los medios de transporte (a modo de ejemplo, se prohíbe específicamente el uso de motocicletas y se habla de "autobuses", pero es bien sabido que en los barrios y pueblos se usan camionetas pequeñas (Plataneras) y dobles cabina, por lo que se pudiera especificar que los medios de transporte dispongan de asientos para todos los pasajeros, sin necesidad de que nadie vaya parado y por otro lado, resulta preocupante la limitación que sufrirán las micro empresas (un dueño de un vehículo) por el tema de posible burocracia por licenciamiento y costos involucrados.</p>
<p>ARTÍCULO 5. Modalidades. El transporte escolar podrá ser urbano, cuando el itinerario discorra íntegramente dentro del casco urbano de las ciudades, o interurbano, en todos los demás casos; y podrá operar a través de las modalidades siguientes:</p> <p>1) Con autobuses de transporte público contratados y mediante presentación de itinerario (excursiones escolares).</p> <p>2) Con autobuses, minibuses o microbuses que sean propiedad de los centros de enseñanza, de las empresas o personas dedicadas a la prestación del servicio.</p> <p>3) Excepcionalmente, y para los casos en que no exista posibilidad de contratar otro tipo de vehículos, tanto por la carencia de estos como por las peculiares circunstancias geográficas del lugar, podrá realizarse el transporte escolar con vehículos ligeros de menos de diez (10) plazas que reúnan, previo informe del INTRANT, requisitos de</p>	<p>1) Reiteramos nuestros comentarios precedentes respecto de que los transportistas públicos contratados para excursiones escolares deben contar con una licencia complementaria que les autorice a la prestación de esta modalidad de servicio.</p> <p>Párrafo I. La redacción actual del proyecto de reglamento debe ser revisada a fin de incluir a las personas naturales, toda vez que dicho mercado cuenta con una participación activa de proveedores independientes que prestan dicho servicio de manera formal; y en consistencia con las disposiciones del Párrafo VI del Artículo 8 que establece las disposiciones aplicables en caso de fallecimiento del titular de una licencia de operación emitida bajo el ámbito aplicación de esta norma.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>idoneidad y seguridad para estos servicios.</p> <p>Párrafo I. Los interesados en contratar un servicio de transporte para el traslado de menores, en cualquiera de sus modalidades, sólo podrán hacerlo con compañías autorizadas de acuerdo a lo establecido en el presente Reglamento.</p> <p>Párrafo II. Se excluye de las modalidades de transporte escolar el uso de motocicletas, quedando su uso prohibido para cualquier tipo de actividad tanto lucrativa como no lucrativa con este tipo de vehículos dada su particular peligrosidad</p> <p>Párrafo III. Todos los servicios de transporte escolar, sea cual fuere la modalidad de su realización, deberán cumplir las disposiciones contenidas en este Reglamento y sus normativas derivadas.</p>	
<p>Artículo 8. Licencia de operación. El transporte escolar sólo podrá ser realizado por personas físicas o jurídicas, en adelante prestadores, que cuenten con la licencia de operación de transporte escolar en vigor.</p> <p>Párrafo I. Cuando de los estudios de demanda surja la necesidad de aumentar la cantidad de licencias de operación para la operación del servicio de transporte escolar, el otorgamiento de los mismos se hará por licitación</p> <p>Párrafo II. En todo caso, los prestadores del servicio de transporte escolar podrán formar consorcios</p>	<p>Sugerimos que la redacción sea complementada con provisiones relativas al reconocimiento de los proveedores operativos al momento de la entrada en vigencia del reglamento, en el sentido de que si bien sean reconocidos sus derechos adquiridos deban someterse a un proceso de adecuación a la nueva normativa.</p> <p>Párrafo I. Consideramos oportuno hacer una referencia expresa a que el proceso de licitación de nuevas licencias de operación debe realizarse en cumplimiento de los principios rectores de la Ley Núm. 340-06 sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones, modificada por la Ley Núm. 449-06 (en adelante la “Ley Núm. 340-06”) y su reglamento de aplicación.</p> <p>Párrafo III. El borrador del Reglamento del Transporte Escolar hace referencia normativa al</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>nacionales, internacionales o mixtos, como celebrar contratos de asociación con el objeto de financiar y operar las rutas, para cumplir con los requerimientos de su licencia de operación.</p> <p>Párrafo III. Para otorgar dicha licencia se exigirá, en todo caso, que el solicitante acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos en el presente Reglamento, en el <i>Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura</i>, y sus normativas derivadas, junto a los demás que resulten exigibles por razones de ordenación del transporte, con especial atención a todos aquellos destinados a garantizar un mayor nivel de seguridad en el mismo. En todos los casos, los elementos básicos para otorgar la licencia son:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Las condiciones del solicitante de licencia de operación.2) Las condiciones que deberán reunir los chóferes de los vehículos que presten el servicio.3) El vehículo/vehículos con el que prestará el servicio.4) Otros elementos que sean necesarios o convenientes a los efectos de la decisión correspondiente por parte del INTRANS. En un primer período se exceptúa el llamado a licitación. <p>Párrafo IV. Una vez comprobados los requisitos, la licencia de operación será otorgada para una única empresa y</p>	<p>Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura y a la Normativa del Transporte Escolar, regulación que se encuentran todavía pendientes de definición y aprobación.</p> <p>De tal suerte, que en caso de que dichas normativas derivadas no sean definidas antes de la entrada en vigencia plena del reglamento comentado, los proveedores autorizados del servicio de transporte escolar estarían sometidos al imperio de obligaciones indeterminadas en su forma y alcance, en detrimento de la seguridad jurídica que debe primar en un sistema económico idóneo para la actividad productiva en condiciones de competencia efectiva.</p> <p>En base a las consideraciones anteriores, recomendamos que la entrada en vigencia de este reglamento sea programada de manera simultánea con la de los reglamentos y normativas derivadas que interactúan en el marco regulatorio especial aplicable a este mercado.</p> <p>Por otra parte, planteamos que los requisitos para la obtención de la licencia para la prestación de los servicios de transporte escolar planteados en el texto revisado resultan muy genéricos, y esta falta de especificidad podría implicar barreras de entrada legales; de ahí que la definición de la normativa complementaria deba abordar en mejor detalle dichos requerimientos los cuales deben ser razonables y justificables.</p> <p>Párrafo IV. En consistencia con nuestras consideraciones precedentes, planteamos que este párrafo sea ajustado para incluir bajo a su alcance a las personas naturales.</p> <p>Párrafo V. El párrafo revisado debe ser ajustado a los fines de dar mayor claridad a las dos situaciones que planteamos a continuación:</p>
--	--

“Año del Fomento de las Exportaciones”

flota de vehículos. A tal efecto, deberá llevarse a cabo una notificación al INTRANT cada vez que se produzca una sustitución total o parcial de dicha flota, ya sea temporal o definitiva, así como cualquier alteración en los vehículos que afecte negativamente a uno (1) o más de los aspectos recogidos en la *Normativa de Transporte Escolar*. En vista de la información aportada, el INTRANT podrá solicitar una revisión de la licencia, cuyo trámite podrá derivar en una suspensión de la misma hasta que el prestador acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y sus normativas derivadas.

Párrafo V. Una vez otorgada, la licencia de operación será intransferible, excepto autorización previa y expresa del INTRANT una vez valorados los motivos y condiciones acorde a la normativa vigente. Además, podrá ser modificada, suspendida y revocada, por razones de interés general, en cualquier momento y sin derecho a indemnización alguna.

Párrafo VI. El INTRANT dará por caducada la licencia de operación al no realizarse la renovación anual en los términos establecidos en el artículo 11 del presente Reglamento o al producirse el fallecimiento de su titular. No obstante, podrá mantener su vigencia a favor de los sucesores del finado, cuando en el plazo de sesenta (60) días desde la fecha del fallecimiento notifiquen al INTRANT la posesión del vehículo habilitado en la licencia de operación y responsabilizándose en dicho acto de las obligaciones

- Es necesario establecer el criterio para calificar de “interés general” una razón aplicable como causal de modificación, suspensión y revocación de las licencias, a los fines de alinear el reglamento con los principios de servicio objetivo y ejercicio normativo del poder.
- La solicitud de la autorización del INTRANT de operaciones de transferencia, venta o traspaso de la licencia de operación debe estar sometida a un proceso ser definido en la “Normativa del Transporte Escolar”.
- En observación del principio de debido proeso, los titulares de licencias declaradas suspendidas, modificadas o revocadas por el INTRANT, deben contar con una vía para someter las mismas a la reconsideración de la Administración, que se encuentre debidamente definido en la normativa derivada.

Párrafo VI. El texto objeto de comentarios al establecer las condiciones aplicables en caso de fallecimiento del titular no toma en consideración el carácter *intuitu personae* de la licencia otorgada a una persona natural; entendemos que en adición a la obligación de información al INTRANT, los sucesores del titular de la licencia deben someter agotar el mismo procedimiento de solicitud de otorgamiento o renovación de licencia, en termino de acreditar el cumplimiento de todos los requisitos aplicables a la licencia correspondiente. En caso contrario, se les estaría confiriendo una ventaja competitiva respecto de los demás proveedores autorizados del servicio.

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>inherentes al servicio. Los sucesores contarán con un plazo máximo de un (1) año, contado desde la fecha del fallecimiento, para notificar la titularidad del vehículo a fin de formalizar su transferencia.</p>	
<p>Artículo 10.- Garantía de cumplimiento. Previo a la emisión de la licencia de operación el prestador del servicio depositará la garantía de cumplimiento en los términos y condiciones establecidos en el artículo 48 de la Ley núm. 63-17.</p>	<p>La falta de definición de las especificaciones de la garantía de cumplimiento, puede erigirse en una barrera de entrada legal, en perjuicio principalmente de los proveedores independientes; por lo que el reglamento debe establecer el criterio cálculo de la garantía en base a las características de cada tipo de proveedor, toda vez que la Ley núm. 63-17, ni el proyecto de reglamento establecen el monto y la forma de la misma.</p>
<p>Artículo 11. Renovación. Las licencias para operar el servicio de transporte escolar deberán ser renovadas previo al reinicio de cada período escolar, acreditando los mismos requisitos establecidos en el momento de obtención de la licencia, sin perjuicio de lo establecido en el <i>Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura</i> para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros.</p> <p>Párrafo I. El INTRANT tendrá el derecho de pedir la actualización de los demás documentos que reposan en el expediente del titular de la licencia de operación, en adición a los requisitos anteriores.</p> <p>Párrafo II. El INTRANT, tras el proceso de renovación de licencia de operación, evaluará el trabajo</p>	<p>La Administración Pública tiene un mandato de desburocratizar los procedimientos que tienen incidencia en las actividades productivas y en sus relaciones con los administrados, por aplicación del principio de eficacia adoptado por el Artículo 3 de la Ley 107-13; en consecuencia, el proceso de renovación planteado por el reglamento en consulta pública debe ser revisado y simplificado; a los fines de no crear barreras innecesarias a los proveedores del servicio regulado.</p> <p>Adicionalmente, en observación del Derecho de los Administrados a no presentar documentación que ya se encuentre en poder de la Administración Pública estipulados por la Ley 107-13, se recomienda reducir la solicitud de documentación a piezas documentales que el INTRANT no haya recibido en ocasión de la expedición de la licencia o que por su naturaleza deban ser actualizados.</p> <p>En vista de lo anterior, sugerimos que el reglamento o la “Normativa del Transporte Escolar”, pendiente de definición, detallen la información requerida incluyendo la solicitud de la certificación de la Dirección General de Impuestos Internos de cumplimiento de obligaciones fiscales, la Certificación</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>realizado por los prestadores del servicio de transporte escolar, a los fines de garantizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento y sus normativas derivadas, pudiendo notificar al centro educativo la derogación de la anterior certificación, observando las razones.</p>	<p>de la TSS, Registro Mercantil vigente y tiempo de respuesta de la Administración.</p> <p>En relación a la evaluación del desempeño de los prestadores del servicio titulares de la licencia a ser renovada, entendemos que resulta más eficiente que la misma se realice previo a la renovación, por aplicación de criterios claros detallados en la “Normativa del Escolar”.</p> <p>Reiteramos nuestra exhortación de que el Reglamento para la licencia de operación, permiso, autorización u otras modalidades de los servicios y actividades del transporte terrestre, tránsito, servicios conexos y su infraestructura para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros debe ser definido para la debida aplicación del artículo y que se complete su normativa.</p>
<p>Artículo 12. Acompañante o ayudante. El conductor de transporte escolar deberá estar acompañado de un adulto durante la realización del servicio, cuando los niños sean menores de doce (12) años o algunos de éstos sean de condición especial, que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargado del cuidado de los menores durante su transporte y de las operaciones de acceso y descenso del vehículo, así como, en su caso, de la recogida y acompañamiento de los alumnos desde y hasta el interior del recinto escolar.</p> <p>Párrafo I. El acompañante o ayudante será designado por el centro educativo o entidad organizadora del servicio, salvo que expresamente se hubiera pactado que lo asigne el prestador del servicio de transporte, debiendo cumplir con los requisitos</p>	<p>El proyecto de reglamento consigna las previsiones de carácter general aplicables a la figura del “acompañante” o “ayudante”; las cuales a nuestro mejor entender deberán ser ampliadas en su alcance en de la Normativa del Transporte Escolar para regular aspectos de competencias y responsabilidades del “acompañante” o “ayudante”, así como una certificación del INTRANT.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>establecidos a tal efecto en la <i>Normativa del Transporte Escolar</i>. En cualquier caso, la designación del acompañante no supondrá necesariamente relación laboral con la entidad organizadora del servicio.</p> <p>Párrafo II. El prestador será responsable del cumplimiento de esta obligación con independencia de a quién corresponda aportar el acompañante, conforme a lo que se hubiere especificado en el correspondiente contrato.</p> <p>Párrafo III. El ayudante o ayudante deberá ir debidamente identificado, con un carné que contenga sus datos personales y el nombre de la empresa para la cual labora. Además, deberá presentar durante todo el servicio, buenos modales y presentación personal adecuada.</p>	
<p>ARTÍCULO 13. Obligaciones del conductor. Serán obligaciones del conductor de transporte escolar, sin menoscabo de las disposiciones de los artículos 52 y 53 de la Ley núm. 63-17, las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Evitar abrir la puerta para el ascenso y descenso de pasajeros del lado del tránsito, salvo situación de necesidad.2) No fumar dentro del vehículo en ninguna circunstancia.3) Verificar que los estudiantes viajen correctamente sentados en sus respectivos asientos.4) Portar una tablilla de identificación personal en los términos y condiciones establecidos en el artículo 42 de la Ley núm. 63-17.	<p>El reglamento en consulta pública complementa las obligaciones aplicables a los conductores de vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte escolar, con una referencia normativa a la Ley Núm. 63-17. Sin embargo, estimamos que la Normativa del Transporte Escolar deberá regular aspectos de competencias y responsabilidades para garantía de la calidad y seguridad de la prestación del servicio.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>ARTÍCULO 15. Recorrido y paradas. El recorrido y las paradas del transporte escolar estarán determinados en la licencia de operación correspondiente. La ubicación de dichas paradas será comunicada al prestador del servicio por el INTRANT, después de realizar los estudios técnicos correspondientes.</p> <p>Párrafo I. Cuando no resulte posible que la parada correspondiente al centro escolar esté ubicada dentro de su recinto, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro resulten lo más seguras posible.</p> <p>Párrafo II. Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentre el centro escolar, el acompañante o ayudante vigilará el acceso de los niños, se colocarán las señalizaciones y se adoptarán las medidas pertinentes, incluso la presencia de un agente de tráfico, en su caso, para posibilitar el cruce de los alumnos con las máximas condiciones de seguridad.</p> <p>Párrafo III. Antes de iniciar el recorrido, el conductor o su acompañante dispondrán de un listado de todos los estudiantes transportados donde figure, al menos, su nombre y apellidos como la parada en la que se incorpora a la ruta establecida.</p> <p>Párrafo IV. Durante el recorrido, queda prohibida la utilización del asiento o asientos contiguos al</p>	<p>En primer lugar, sugerimos la revisión de la realización de los estudios técnicos relativos a la definición de las paradas del transporte escolar debe ser regulada en un proceso definido en el reglamento o en la normativa derivada las condiciones y proceso; ya que por aplicación del principio de seguridad jurídica, de previsibilidad y certeza normativa las normas jurídicas y criterios administrativos no pueden variar arbitrariamente.</p> <p>Sugerimos el establecimiento de un plazo de notificación previo a la entrada en operación de nuevas paradas del transporte escolar.</p>
---	---

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>conductor por parte de menores de doce (12) años.</p>	
<p>ARTÍCULO 17. Duración máxima del viaje. Los itinerarios deberán establecerse de tal forma que, en circunstancias normales, el tiempo máximo que los estudiantes permanezcan en el vehículo no alcance una (1) hora por cada sentido del viaje, previniéndose únicamente que se alcance esta duración máxima en casos excepcionales debidamente justificados, tales como condiciones especiales de vialidad y niveles de tránsito vehicular.</p> <p>Párrafo I. Independientemente de las premisas anteriores, ningún chófer podrá exceder los tiempos máximos de conducción que se establecen a continuación:</p> <p>1) Conducción ininterrumpida: Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos cuarenta y cinco (45) minutos, a menos que tome un período de descanso. Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos quince (15) minutos seguida de una pausa de al menos treinta (30) minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de cuatro horas y media (4,5).</p> <p>2) Conducción diaria: El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de nueve (9) horas, salvo dos (2) veces a la semana que puede llegar a las diez (10) horas</p> <p>3) Conducción semanal: El tiempo de conducción semanal no superará las cincuenta y seis (56) horas, se</p>	<p>Párrafo I. Sugerimos que en la modalidad de “Conducción Ininterrumpida” se establezca que el periodo de descanso aplicable después de 4.5 horas de conducción no es necesario en caso de que el prestador asigne un conductor alterno.</p> <p>Por otra parte, estimamos pertinente que la “Conducción Diaria” contemple de manera expresa un periodo de descanso para el conductor, que puede tomar como referencia las disposiciones aplicables a la “Conducción Ininterrumpida”.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 12:00 a.m. del lunes y las 12:00 p.m. del domingo.</p> <p>4) Conducción bisemanal: El tiempo de conducción en dos (2) semanas consecutivas no puede exceder de noventa (90) horas. Así, si en una (1) semana se conduce durante cincuenta y seis (56) horas, máximo permitido, en la siguiente sólo podrá conducirse durante treinta y cuatro (34) horas, puesto ambas suman el máximo de noventa (90) horas.</p>	
<p>ARTÍCULO 18. Obligaciones del prestador del servicio. Las personas físicas o jurídicas que presten el servicio de transporte escolar en cualquiera de sus modalidades y sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el artículo 49 de la Ley núm. 63-17, tendrán las obligaciones siguientes:</p> <p>1) Tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos habilitados al servicio, además de los seguros obligatorios establecidos por la legislación vigente.</p> <p>2) Llevar un registro continuo en el cual anotará el nombre de los chóferes que emplee a las distintas horas de servicio. Estos datos serán informados al INTRANT de forma anual, junto a la solicitud de renovación de licencia.</p> <p>3) Si un prestador detecta que cualquiera de sus chóferes padeciera de una enfermedad contagiosa, cardiaca severa y/o mental; hubiese sido declarado legalmente incapacitado o incumpliese cualquiera de los preceptos establecidos en el</p>	<p>1. La obligación de contratar una póliza de seguro con cobertura ilimitada de Responsabilidad Civil, puede constituirse en una barrera legal toda vez que este instrumento no se encuentra contemplado en el área de seguros de la República Dominicana; por lo que la obligación de contratar una póliza de responsabilidad civil con cobertura ilimitada implicaría establecer un requerimiento legal de imposible cumplimiento.</p> <p>No obstante, a fin de que los titulares de las licencias de operación del servicio de transporte escolar garanticen las eventuales compensaciones generadas por acciones en las prestaciones de sus servicios que comprometen su responsabilidad legal, recomendamos que sea excluida la especificación actual y que se establezca la obligación de contratar una póliza de responsabilidad civil cuyo nivel de cobertura sea calculado en función del tipo de vehículo, la modalidad del transporte, cantidad de pasajeros y el tipo de vía pública a utilizar en los traslados (urbana o interurbana).</p> <p>2. Sugerimos complementar la redacción actual, con una obligación de información del prestador respecto de cambios en los choferes inscritos en el registro notificado al INTRANT.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>epígrafe referente a los requisitos para la solicitud de la licencia de operación, el prestador deberá notificarlo al INTRANT dentro de un término de cuarenta y ocho (48) horas de advenir en su conocimiento, y no permitirá que conduzca el vehículo asignado hasta tanto el INTRANT tome una decisión final sobre el asunto. Rendir al INTRANT un informe escrito sobre cualquier accidente y del cual resulten personas muertas o lesionadas o se causaren averías</p>	<p>Se recomienda incluir en la normativa derivada del reglamento, el formato de Hoja de Ruta, para mayor rapidez de respuesta por parte de la Autoridad.</p> <p>3. Recomendamos establecer un plazo para la respuesta del INTRANT, en caso de notificación de algunos de los supuestos enunciados en este numeral, que en todo caso debe ser menos de 2 meses.</p>
<p>ARTÍCULO 19. Obligaciones de la entidad contratante del transporte. Las entidades educativas que contraten la prestación del servicio de transporte escolar en cualquiera de sus modalidades, además de asignar al acompañante o ayudante, deberán requerir al prestador del servicio la licencia de operación de transporte escolar vigente durante el período de prestación del servicio.</p> <p>Párrafo I. Los prestadores del servicio de transporte escolar deberán preservar su licencia de operación original en perfecto estado y suministrarla a cada unidad habilitada al servicio su respectivo carné de aprobación, que deberán portar los choferes en todo momento de forma obligatoria.</p> <p>Párrafo II. El INTRANT, a través del Ministerio de Educación, instruirá a los centros educativos tanto públicos como privados, para que requieran la licencia de operación a los prestadores del servicio de transporte escolar. A los efectos se establecerá un procedimiento específico mediante resolución del</p>	<p>Consideramos esencial incluir entre las obligaciones de la entidad contratante del servicio de transporte escolar el obtener la autorización de los padres por escrito y guardar un registro de dichas autorizaciones por cada menor que vaya a usar el servicio.</p> <p>Igualmente, se debe complementar la redacción actual incluyendo la obligación del contratante de requerir la licencia del conductor y la certificación del acompañante, según aplicare.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>INTRANT o Normativa del Transporte Escolar derivada del presente Reglamento.</p>	
<p>Artículo 20. Tarifas. Las tarifas por servicios del transporte escolar serán las autorizadas por el INTRANT como órgano encargado de fijar las tarifas del transporte terrestre de pasajeros, en razón del tiempo, la ubicación y la distancia recorrida en el servicio prestado. Las mismas serán revisadas treinta (30) días antes del inicio del año escolar o cuando los prestadores del servicio así lo soliciten.</p>	<p>Se sugiere complementar la redacción actual con una referencia expresa a las disposiciones del Artículo 89 de la Ley núm. 63-17.</p> <p>Se recomienda definir el tiempo de respuesta por parte de la Autoridad, después de haber recibido la solicitud de autorización de tarifas; lo anterior, porque el cambio de las tarifas podría implicar renegociación de contratos y/o ajustes de casos de negocios de los prestadores.</p>
<p>Artículo 24. Suspensión de la licencia de operación. El INTRANT aplicará la sanción de suspensión de la autorización cuando el responsable de ofrecer el servicio, sus asociados o dependientes, incurran en alguna de las infracciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Prestación el servicio de transporte escolar con uno o más vehículos que no cuenten con la autorización correspondiente por parte del INTRANT. 2) Incumplimiento de las normas técnicas y de antigüedad aplicables a los vehículos, de conformidad con lo establecido en el presente Reglamento. 3) Acumulación de tres (3) amonestaciones por escrito, en un período de un (1) año contado a partir de la primera amonestación. 4) Aumento o modificación de la flota vehicular sin previa autorización del INTRANT. 	<p>2) El texto comentado establece como una causal de suspensión de la licencia de operación el incumplimiento de las normas técnicas y de antigüedad aplicables a los vehículos establecidas en el proyecto de reglamento; sin embargo, en la sección normativa de ese documento no se consigna ninguna previsión que verse sobre esos aspectos.</p> <p>En vista de lo anterior, se recomienda incluir las normas técnicas y de antigüedad en el Reglamento o ajustar la redacción haciendo la referencia de que dichos aspectos serán detallados en la Normativa del Transporte Escolar.</p> <p>3) Tomando en consideración la naturaleza del servicio prestado, sugerimos reducir a 6 meses el periodo de reincidencia de amonestaciones.</p> <p>Se sugiere incluir el siguiente supuesto como causal de suspensión:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Por trasladar niños incumpliendo los términos establecidos en este Reglamento y en la Normativa de Transporte Escolar. - Prestación del servicio de transporte escolar con choferes que no cuenten con la licencia correspondiente por parte del INTRANT.

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>Párrafo I. Una vez revocada una autorización, la persona física o jurídica responsable del servicio no podrá solicitar una autorización para prestar servicio de transporte escolar, antes de dos (2) años contados desde la fecha de notificación de su revocación y comprobarse la regularización de la situación que originó dicha revocación.</p> <p>Párrafo II. La revocación de la licencia de operación del servicio de transporte escolar, por acciones u omisiones imputables al prestador del servicio, podrá inhabilitarlo para solicitar una nueva autorización.</p>	
<p>ARTÍCULO 25. Revocación de la licencia de operación. El INTRANT aplicará la sanción de revocación de la autorización en caso de que el responsable de prestar el servicio, sus asociados o dependientes, incurran en alguna de las situaciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Transferencia, venta o traspaso de la licencia de operación otorgada, sin previa autorización del INTRANT.2) No contar con la póliza de seguro adicional obligatorio, de responsabilidad civil.3) Obtención de la licencia de operación mediante presentación de documentos falsos o medios fraudulentos.4) Acumulación de tres (3) suspensiones de la licencia de operación, en un período de un (1) año; o acumulación de cinco (5) suspensiones de la licencia en dos (2) años, a partir de la primera suspensión. <p>Párrafo I. Una vez revocada una autorización, la persona física o</p>	<p>1) Recomendamos eliminar el causal de revocación de la licencia por la incidencia de 3 amonestaciones en 1 año, ya que coincide con el causal de suspensión establecido en el numeral 3 del Artículo 24 del proyecto de reglamento.</p>

“Año del Fomento de las Exportaciones”

<p>jurídica responsable del servicio no podrá solicitar una autorización para prestar servicio de transporte escolar, antes de dos (2) años contados desde la fecha de notificación de su revocación y comprobarse la regularización de la situación que originó dicha revocación.</p> <p>Párrafo II. La revocación de la licencia de operación del servicio de transporte escolar, por acciones u omisiones imputables al prestador del servicio, podrá inhabilitarlo para solicitar una nueva autorización.</p>	
<p>ARTÍCULO 27. Normativa derivada. Para el desarrollo de las disposiciones del presente reglamento, el INTRANT emitirá la Normativa del Transporte Escolar.</p> <p>Párrafo. En virtud de la facultad normativa del INTRANT, podrán ser elaboradas otras normativas derivadas del presente reglamento, en la medida que así lo considere necesario, las cuales serán sometidas al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su previa aprobación.</p>	<p>En consideración de que los titulares de una licencia de operación emitida por el INTRANT para la prestación del servicio de transporte escolar deben tener conocimiento de la regulación especial aplicable a la prestación de dicho servicio; recomendamos la revisión del presente artículo estableciendo un plazo de tres (3) para la elaboración de la Normativa de Transporte Escolar.</p>
<p>ARTÍCULO 28. Para el cumplimiento progresivo de los prestadores del servicio de transporte escolar existentes al momento de promulgación del presente Reglamento, se establece un plazo de seis (6) meses contados a partir de su publicación en gaceta oficial, para la adecuación a las disposiciones y a los criterios establecidos.</p>	<p>Reiteramos nuestras consideraciones anteriores, relativas a que en vista de que la regulación complementaria no estará definida en la fecha de aprobación del presente proyecto de reglamento, el plazo concedido para la adecuación a las disposiciones y a los criterios establecidos en el mismo, sea aumentado a un plazo no menor de nueve (9) meses contados a partir de su publicación en gaceta oficial.</p>

Finalmente, nos ponemos a su disposición para colaborarles en este u otro proceso de instrumentación de sus normas en aras de fortalecer la libre y leal competencia en los mercados de bienes y servicios de nuestro país.