

“Año de la Innovación y la Competitividad”

PR-IN-2019-0699

28 de junio de 2019

Señora
Claudia Franchesca de los Santos
Directora Ejecutiva
INTRANT
Calle Pepillo Salcedo, Puerta Este del Estadio Quisqueya
Ciudad.-

Asunto: Observaciones de PRO-COMPETENCIA sobre el proyecto de reglamento de servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbanos.-

Distinguida Señora de los Santos:

La Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (en lo adelante, **“PRO-COMPETENCIA”**), por órgano de su Consejo Directivo, emite el presente informe no vinculante sobre el proyecto de reglamento de servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbanos presentado en consulta pública por el INTRANT.

En ese orden de ideas, en lo adelante del presente informe procederemos a abordar los siguientes tópicos: **i)** el objeto de la presente comunicación, y **ii)** las observaciones a la propuesta reglamentaria, la cual presentaremos a través de una matriz con dos columnas donde se indicará el artículo propuesto y los comentarios y/o recomendaciones de **PRO-COMPETENCIA** al respecto.

I.OBJETO.-

Este informe no vinculante tiene la finalidad de verificar el proyecto reglamento de servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbanos desde la perspectiva del Derecho de la Competencia, tomando como referencia las disposiciones contenidas en la Ley Núm. 42-08, y la afinidad del referido proyecto con la libre y leal competencia.

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.

“Año de la Innovación y la Competitividad”

II. OBSERVACIONES A LA PROPUESTA NORMATIVA.-

PRO-COMPETENCIA reconociendo la importancia que tiene el que se establezcan regulaciones que permitan mejorar la calidad de los servicios públicos que son brindados en nuestro país, ha estimado oportuno presentar los siguientes comentarios al **INTRANT**, los cuales plantean modificaciones y adaptaciones que consideramos servirían para mejorar la propuesta normativa y adecuarla a las disposiciones contenidas en la Ley núm. 42-08 General de Defensa de la Competencia, la Ley núm. 107-13 sobre Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y Procedimiento Administrativo, la Ley núm. 340-06 sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones y la Ley núm. 63-17 sobre movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Con este proyecto de reglamento se fortalecen las regulaciones que han sido propuestas por el **INTRANT** en áreas afines, como son el transporte escolar, el transporte privado de trabajadores, el transporte turístico,¹ el transporte en motocicletas, bicicletas y otros vehículos de movilidad personal,² sobre la prohibición de importación de vehículos de motor de más de 5 años,³ sobre la prohibición del uso e instalación, en los vehículos de motor, de neumáticos no aptos para la circulación en las vías públicas del territorio nacional⁴, y sobre el transporte de carga⁵; propuestas normativas a las cuales les hemos presentados nuestras observaciones.

En la siguiente matriz, encontrarán una columna a la izquierda con los artículos propuestos en el proyecto de reglamento respecto de los cuales **PRO-COMPETENCIA** plantea observaciones y otra columna a la derecha en donde se plasman las referidas observaciones.

¹ Comunicación de PRO-COMPETENCIA identificada como PR-IN-2018-1095, dirigida al INTRANT en fecha 17 de septiembre de 2018.

² Comunicación de PRO-COMPETENCIA identificada como PR-IN-2018-1287, dirigida al INTRANT en fecha 20 de septiembre de 2018.

³ Comunicación de PRO-COMPETENCIA identificada como PR-IN-2018-1393, dirigida al INTRANT en fecha 14 de diciembre de 2018.

⁴ Comunicación de PRO-COMPETENCIA identificada como PR-IN-2019-0203, dirigida al INTRANT en fecha 13 de febrero de 2019.

⁵ Comunicación de PRO-COMPETENCIA identificada como PR-IN-2019-0366, dirigida al INTRANT en fecha 3 de abril de 2019.

“Año de la Innovación y la Competitividad”

REGLAMENTO DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS DE URBANO	COMENTARIOS Y/O OBSERVACIONES DE PRO-COMPETENCIA
<p>Artículo 11. Capacidad financiera. La acreditación de la capacidad financiera requerirá la confirmación del capital pagado, el capital de trabajo y el índice de rentabilidad del patrimonio que en los ejercicios de organización de los servicios de transporte se encuentre necesario en función de la dimensión y complejidad de la operación que se espera autorizar y las obligaciones que conlleva. Lo anterior sin perjuicio de que a partir de estos factores se exijan condiciones financieras adicionales asociadas a las inversiones que deban realizarse.</p>	<p>De manera principal, consideramos que para los casos de personas físicas dedicadas a prestar servicios de transporte, la acreditación financiera pudiese crear barreras de entrada a este mercado, debido a que conforme la estructura y organización de estos agentes, los cuales algunos operan frecuentemente sin contabilidad organizada podría crear costo operacional más elevados.</p> <p>Se recomienda considerar para la determinación de la capacidad financiera, de personas físicas, el impacto que puede causar el índice de rentabilidad de patrimonio para esta clasificación de agente económico, el cual su inversión de capital está concentrada básicamente en el valor del vehículo, y el cálculo de este indicador puede impactar negativamente en ellos, debido a características asociadas al bien, como es la depreciación, el cual decrece cada año, presentar resultados de rentabilidad más altos y flotillas más depreciados y antiguos cada año que transcurre.</p> <p>Rentabilidad operacional del patrimonio = Beneficio operacional/ Patrimonio</p> <p>En adición se recomienda separar los requerimientos de las personas físicas, del de las personas jurídicas, esto para brindar mayor nivel de detalle y comprensión de la información solicitada.</p> <p>Por otra parte, el Proyecto de Reglamento reconoce la capacidad de personas físicas para brindar el servicio, por lo que este artículo debe ser complementado en este sentido.</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>Artículo 12. Capacidad organizacional. La acreditación de la capacidad organizacional requerirá la demostración de la estructura, el personal y las instalaciones que en los ejercicios de organización de los servicios de transporte se encuentre necesario en función de la dimensión y complejidad de la operación que se espera autorizar y las obligaciones que conlleva. Lo anterior sin perjuicio de que a partir de estos factores se exijan condiciones adicionales asociadas a los diferentes procesos relacionados con la gestión de la empresa y el servicio.</p> <p>Párrafo I. La capacidad organizacional de las empresas interesadas en obtener autorización deberá reflejar, como mínimo y en todos los casos, una estructura organizacional y un personal experimentado y especializado vinculado por cada una de las áreas asociadas a las acciones para la dirección de la empresa, para su gestión administrativa y financiera, para la dirección de las operaciones de transporte, para las labores de mantenimiento de los equipos, para la gestión del recurso humano, para la gestión del cumplimiento de las responsabilidades derivadas de los deberes de protección al medio ambiente y para la atención de las quejas de los usuarios.</p> <p>Párrafo II. En materia de instalaciones, los operadores deberán como mínimo acreditar la disponibilidad de patios y talleres, de acuerdo al tamaño y tipología de la flota, dotados con las infraestructuras básicas necesarias para la administración y operación de las rutas que le sean asignadas, de manera que se garantice una flota operativamente confiable y oportuna.</p>	<p>El Proyecto de Reglamento reconoce la capacidad de personas físicas para brindar el servicio, por lo que este artículo debe ser complementado en este sentido</p> <p>Por el principio de certeza normativa esta redacción debe ser ajustada, el agente económico debe tener conocimiento de los requisitos, para no generar asimetrías de información.</p> <p>Párrafo II. Existen modelos de negocios para la operación de empresas dedicadas al transporte terrestre de pasajeros urbano que no necesitan de una instalación central como la requerida por este artículo.</p> <p>La inversión que conlleva adquirir y operar unas instalaciones como las de la referencia podría convertirse en una barrera estructural, por lo que se recomienda limitar el requerimiento a contar con un espacio de estacionamiento con las condiciones de seguridad que resulten pertinentes al tipo de vehículo.</p>
---	---

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>Artículo 13. Asociaciones entre prestadores. Los prestadores de transporte público de pasajeros 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 exigidos para su autorización, conforme lo estipulado en el párrafo II del artículo 47 de la Ley No. 63-17.</p> <p>Párrafo I. Cuando estos contratos se realicen con la finalidad de solicitar conjuntamente la autorización de un servicio, solo serán admisibles estas formas coadyuvadas de cumplimiento de requisitos si la responsabilidad frente al servicio y a los usuarios se asume solidariamente por cada uno de sus integrantes, en forma particular por su participación en el conjunto y de manera integral por cada uno de los restantes miembros del esquema asociativo.</p> <p>Párrafo II. Los esquemas asociativos deberán acreditar desde su celebración, que la duración pactada será como mínimo el tiempo necesario para la ejecución de los servicios autorizados, hasta su extinción y liquidación.</p>	<p>Se sugiere la revisión de esta redacción a los fines de eliminar la generación de condiciones que promuevan el monopolio u operación irregular de las rutas. A estos fines se recomienda hacer la referencia normativa a la Ley 340-06 relativa a las concesiones otorgadas por el Estado para la prestación de servicios públicos, y de manera especial a los requerimientos exigibles para los consorcios que eventuales beneficiarios de autorizaciones por concurso.</p>
<p>Artículo 21. Solicitud de expedición de Licencia de Operación. La Licencia de Operación será expedida a favor del prestador del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano simultáneamente a la suscripción del contrato, permiso o autorización provisional mediante la cual se le otorga el servicio de acuerdo a la Normativa Técnica para la Expedición de Licencia de Operación y Resolución de</p>	<p>Se recomienda que el procedimiento de expedición sea definido con mejor detalle a los fines de que el administrado tenga conocimiento puntual de los requisitos y procesos procedentes; lo anterior, asume mayor importancia, en consideración de las funciones y facultades particulares de la autoridad rectora y los ayuntamientos. <i>Ibidem</i> Art. 9</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>Parámetros Operativos vigente y derivada de este Reglamento.</p> <p>Párrafo I. El INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, verificarán en todo momento el cumplimiento de las condiciones que dieron lugar al otorgamiento de las autorizaciones y cancelarán las mismas si las inconsistencias que adviertan no son subsanadas dentro del plazo prudencial que concedan para estos propósitos, de conformidad con los planes de mejoramiento aprobados y el debido proceso.</p> <p>Párrafo II. Los prestadores del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano asistirán al INTRANT y los ayuntamientos, mediante el suministro de las informaciones que se les requiera.</p>	
<p>Artículo 25. Transferencia de las autorizaciones. El INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la Ley No. 63-17, podrán autorizar la cesión de las autorizaciones de prestación del servicio, cuya solicitud deberá ser realizada de manera previa al perfeccionamiento de la cesión, y en su trámite se acreditará que el cedente reúne las condiciones exigidas por la ley, el reglamento y los contratos o permisos que son objeto de cesión, para desempeñarse como prestador del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano.</p> <p>Párrafo. Acreditados por el cesionario el cumplimiento de cada uno de los requisitos exigidos para la autorización de la operación, deberá solicitarse concepto al INTRANT o a los ayuntamientos en su jurisdicción, sobre los potenciales efectos de la cesión en la libre competencia. Si a juicio de la entidad, la misma da lugar a la conformación de</p>	<p>La redacción revisada refiere que en caso de transferencia de una autorización “<i>se acreditará que el cedente reúne las condiciones exigidas por la ley, el reglamento y los contratos o permisos que son objeto de cesión, para desempeñarse como prestador del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano</i>”. Tomando en consideración que el cesionario es la persona jurídica que asumirá las obligaciones y derechos asociados a la autorización, el texto debe ser modificado mediante la sustitución de los términos en este sentido.</p> <p>En todo caso, al cedente se le debe exigir encontrarse en pleno cumplimiento de las obligaciones pertinentes a los fines de poder ejercer su derecho de cesión de la autorización.</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>monopolios o constituyen acciones oligopólicas, concertadas, o acuerdos entre operadores y usuarios del transporte, que puedan afectar el libre funcionamiento del sector o consolidar posiciones dominantes que arriesguen la regularidad o continuidad de la prestación del servicio, la cesión solicitada no podrá ser autorizada.</p>	
<p>Artículo 27. Estudios técnicos de movilidad. Las decisiones en materia de organización del transporte público urbano estarán fundamentadas en estudios técnicos del INTRANT que se dirigirán a diagnosticar el servicio o las necesidades del mismo, mediante la determinación de los pasajeros movilizados o potenciales, sus orígenes y destinos, los centros atractores y generadores de viaje, los tiempos de viaje, la capacidad de pago de los usuarios, la capacidad de la infraestructura, las posibilidades técnicas, financieras y demás recursos para la organización de la movilidad, la externalidades, su impacto y las posibles medidas para su reducción, entre otros, y serán el resultado de la planificación estratégica que corresponderá exclusivamente al INTRANT o a los ayuntamientos en su jurisdicción.</p> <p>Párrafo. La planificación estratégica se dirigirá a la estructuración de los servicios de la manera que mejor satisfagan las necesidades existentes o potenciales de la población, en el marco de la política de movilidad urbana y de la seguridad vial adoptada en la República Dominicana, procurando, en virtud del artículo 35 de la Ley No. 63-17, la creación de redes de transporte público de calidad homogénea y a un precio</p>	<p>Con el propósito de mantener las condiciones de competitividad del mercado de servicio de transporte Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano, y consistentes con la obligación de la Administración de garantizar la seguridad jurídica de los administrados, se recomienda establecer la periodicidad con que estos estudios serán realizados. Siempre con la reserva expresa que en caso de incidencia de elementos extraordinarios podrían realizarse estudios para atender dichas excepciones.</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>justo y que considere la capacidad de pago de los usuarios actuales y potenciales, compensando con otros los servicios deficitarios, brindando atención prioritaria a las necesidades de movilidad originadas en el fomento de las áreas de menor grado de desarrollo económico, mejorando su accesibilidad y tendiendo al logro de mayores estándares de calidad de los servicios, prestaciones y actividades, así como la progresiva inclusión de las personas con discapacidad o condiciones especiales en todas las rutas existentes o por crearse en el país, con los debidos ajustes y adaptaciones.</p>	
<p>Artículo 38. Ascenso tecnológico en la renovación de flota. Dentro de las exigencias planteadas para la adquisición y renovación de flota y conforme a la Normativa Técnica de los Vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano derivada de este Reglamento, para la disminución de su impacto ambiental, deberá siempre disponerse el ascenso tecnológico de la flota en la proporción que permitan las circunstancias técnicas, financieras y operacionales modeladas.</p>	<p>La Ley 63-17 establece un criterio de antigüedad máxima de los vehículos de motor a circular en el territorio nacional, en el entendimiento de que una unidad con menos años de fabricación se ajusta a los estándares internacionales relativos eficiencia en el uso de carburantes y de las emisiones de gases.</p> <p>En base a lo anterior, sugerimos revisar la redacción comentada en lo concerniente a establecer una obligación de “ascenso tecnológico” sin especificar los criterios para su interpretación; ya que la indeterminación de estas condiciones podrían derivar en barreras estructurales en dicho mercado.</p>
<p>Artículo 48. Revocación por interés público. Los cambios que en la oferta del servicio se busca introducir con la modificación de la Licencia de Operación y las reestructuraciones de la red servicios, podrán igualmente ser procurados mediante la revocación o cancelación de la Licencia de Operación por interés público y el</p>	<p>Artículo 48. Párrafo I. Por el principio de certeza normativa esta redacción debe ser ajustada haciendo referencia la normativa derivada que establecerá los criterios aplicables para la determinación de la procedencia de la modificación o la reestructuración como instrumentos para la actualización de la oferta de transporte o, por el contrario, la revocación por</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

otorgamiento de nuevas licencias de operación.

Párrafo I. Seleccionar la modificación o la reestructuración como instrumentos para la actualización de la oferta de transporte o, por el contrario, la revocación por interés público como forma de alcanzar el mismo propósito, será una decisión que deberá obedecer a criterios de adecuación y proporcionalidad, que consideren las potenciales afectación y el beneficio alcanzable, entre otros factores, como la libre competencia y la garantía a ingresar y participar en igualdad de oportunidad del mercado del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbanos.

Párrafo II. No obstante, lo establecido en el párrafo anterior, de conformidad con lo señalado en los artículos 43, 344 y en el párrafo del artículo 345 de la Ley No. 63-17, tratándose de los servicios autorizados con anterioridad a su expedición, los cambios que sea necesario introducir en su configuración o en la red de servicios, se procurarán siempre, en primera instancia, mediante la reestructuración de la red de servicios y la modificación de las Licencias de Operación.

Párrafo III. Si el prestador del servicio reincide en incumplimiento de las disposiciones emanadas del INTRANT y el ayuntamiento en su jurisdicción, incumpliendo las condiciones de la reestructuración ordenada, se revocará la concesión, permiso o autorización y se procederá de conformidad con lo establecido en el artículo 345 de la misma, a seleccionar mediante la licitación pública un nuevo operador del servicio que facilite el proceso de reforma y modernización del sistema de

interés público como forma de alcanzar el mismo propósito.

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>transporte público de pasajeros, sin perjuicio de la imposición de las demás sanciones aplicables de conformidad con la Ley No. 63-17.</p>	
<p>Artículo 52. Duración máxima de conducción. Ningún conductor de vehículo de transporte de pasajeros 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 cinco (5) horas, el conductor hará un descanso de al menos dos (2) horas. Podrá sustituirse dicho descanso por pausas de al menos treinta (30) minutos, intercaladas en el período de conducción de cinco (5) horas.2. Conducción diaria: El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de doce (12) horas acumuladas en un período de veinticuatro (24) horas.3. Conducción semanal: El tiempo de conducción semanal no superará las cincuenta y seis (56) horas, sin incluir el tiempo de descanso (se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 00:00 del lunes y las 24:00 del domingo).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>Párrafo. El operador de transporte conservará los registros y facilitará su</p>	<p>En observación del principio de igualdad en el trato, se recomienda aplicar en el presente reglamento las disposiciones aplicables en materia de duración máxima de conducción establecida en los demás proyectos de reglamentos de transporte que se encuentran bajo consulta pública por convocatoria del INTRANT.</p> <p>De manera específica, la definición de la duración de conducción diaria que en las demás iniciativas reglamentarias es de 9 horas y el de conducción ininterrumpida de 4.5 horas.</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>inspección por el INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, para la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.</p>	
<p>Artículo 54. Amparo de accidentes personales. Sin perjuicio de la obligación de los operadores de transporte autorizados, establecida en el Capítulo VI de la Ley No. 146-02, el numeral 4 del artículo 39 y el artículo 216 de la Ley No. 63-17, que obliga la adquisición de pólizas que otorguen cobertura del riesgo de responsabilidad civil contractual y extracontractual por los límites mínimos fijados en la Resolución No. 010-02 de la Superintendencia de Seguros, los operadores de transporte autorizado deberán garantizar la atención inmediata de los usuarios en caso de accidentes y las intervenciones médicas y quirúrgicas que deba a ellos realizarse dentro de la atención de urgencias encaminada a evitar el deterioro de la salud del paciente, cuando estas provengan de lesiones sufridas en accidentes acaecidos en desarrollo de las operaciones de transporte, en los sitios de estacionamiento o espera, o durante el ascenso o descenso de pasajeros.</p> <p>Párrafo I. Para el efecto y de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del literal a) del artículo 71 de la Ley No. 146-02, podrán adquirir pólizas de accidentes personales que amparen estos riesgos.</p> <p>Párrafo II. Cuando las prestaciones de los seguros sociales o las respuestas institucionales efectivamente otorguen cobertura a estos riesgos y brinden la atención inmediata que requieren, la misma dejará de ser exigible al operador de transporte. La asistencia prestada</p>	<p>Artículo 54. Párrafo II. Consideramos que el operador de un servicio público concesionado por el Estado siempre debe ser responsable por los perjuicios que su operación pueda generar a los usuarios; ya que como concesionario debe actuar como el buen padre de familia en procura del bienestar general.</p> <p>Por otra parte, esta eventual exoneración, conferiría a estos operadores una diferenciación ventajosa en sus condiciones de operación con los operadores de otros servicios públicos de transporte.</p> <p>En base a las consideraciones anteriores, recomendamos la eliminación de la exoneración de la obligación de los operadores autorizados para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano de contratar las pólizas que otorguen cobertura del riesgo de responsabilidad civil contractual y extracontractual dispuestas en la parte principal del artículo contratado cuando las prestaciones de los seguros sociales o las respuestas institucionales efectivamente otorguen cobertura a estos riesgos y brinden la atención inmediata que requieren, la misma dejará de ser exigible al operador de transporte.</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>no constituirá reconocimiento de responsabilidad.</p>	
<p>Artículo 56. Tablilla de identificación personal. La tablilla de identificación personal será expedida por el titular de la Licencia de Operación de transporte autorizado a los conductores vinculados para la operación de los vehículos y deberá como mínimo contener: el nombre completo, el número de documento de identificación, el número y categoría de la licencia de conducir y una fotografía a color reciente del rostro, en fondo blanco, mirando hacia el frente y con la cabeza descubierta.</p> <p>Párrafo. La tablilla deberá estar firmada y sellada por el titular de la Licencia de Operación con una vigencia de un (1) año y deberá ser refrendada cada dos (2) meses, mediante anotación de la fecha, la firma y sello de refrendación, que deberá consignarse en los recuadros que en la misma se dispongan para el efecto.</p>	<p>Artículo 56. Párrafo. En coherencia con el mandato legal de simplificación de trámites que se impone a la Administración, se recomienda revisar la frecuencia con que se propone sea refrendada la tablilla de identificación personal de los conductores, ya que un plazo de 2 meses podría implicar una carga burocrática negativa tomando en consideración la naturaleza del servicio autorizado.</p>
<p>Artículo 58. Asociaciones entre operadores. Los titulares de las licencias de operación podrán celebrar convenios para el aprovechamiento conjunto del parque automotor, racionalizando la oferta de vehículos. La responsabilidad de la operación se mantendrá sin modificaciones en el titular de la Licencia de Operación que legitima el servicio en las rutas o sistemas de rutas en que es utilizado el vehículo.</p> <p>Párrafo. Las asociaciones celebradas con este propósito deberán ser autorizadas previamente por el INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, previa comprobación técnica de la necesidad de la medida y la verificación de que la misma no</p>	<p>Tomando en consideración la sustitución del término “asociaciones” por “consorcios”, en consistencia con la Ley 340-06.</p> <p>Por otra parte, entendemos pertinente incluir en el texto revisado una referencia normativa a las disposiciones del Artículo 5 de la Ley General de Defensa de la Competencia relativas a las prácticas concertadas y acuerdos anticompetitivos, a los fines de garantizar que dichas interacciones entre los operadores de autorizaciones para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano no tipifiquen prácticas restrictivas de la competencia.</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>implique que los servicios quedarán desatendidos o sobre ofertados en donde se adicionan.</p>	
<p>Artículo 60. Multas y sanciones por infracciones al contrato, permiso o autorización provisional. Las multas y sanciones por infracciones a los términos y condiciones de los contratos de concesión, permisos o autorizaciones provisionales se dirigen a conminar al operador y procurar el cumplimiento estricto de los términos que en los mismos se han establecido con la finalidad de garantizar un servicio de calidad, que permita el desarrollo de los principios y objetivos planteados en la Ley No. 63-17.</p> <p>Párrafo I. En virtud de ello, las consecuencias que se impongan a los transportadores por el incumplimiento de sus obligaciones deberán prever acciones que garanticen que las mismas no se reflejarán en el usuario o en el servicio que el mismo recibe. Siendo ese el caso, junto con las mismas, deberán dictarse medidas especiales que garanticen la continuidad y regularidad del servicio ofrecido.</p> <p>Párrafo II. De acuerdo con lo establecido en el párrafo del artículo 285 de la Ley No 63-17, cuando un operador incurra en reiteradas infracciones y las multas aplicadas no hayan logrado la normalización de la situación, puede resolverse, a juicio del INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, sobre la base de los antecedentes del causante, la suspensión o revocación del servicio de que aquel fuera titular.</p>	<p>En observación del principio de certeza normativa se sugiere hacer referencia expresa al artículo 285 de la Ley 63-17 que establece un sistema de Gradualidad de las sanciones.</p>
<p>Artículo 63. Personería jurídica. Las personas físicas y jurídicas, asociaciones u organizaciones prestadoras del Servicio</p>	<p>Recomendamos la revisión del texto propuesto en lo concerniente a la obligación de asociación que se impone a los propietarios de vehículos de motor</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

<p>Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano, en su constitución como empresas u otras personas jurídicas reconocidas por la legislación dominicana deberán procurar vincular como socios a todos los propietarios de los vehículos registrados en su Licencias de Operación que manifiesten el interés, pero en ningún caso podrán ser autorizadas sin vincular al menos al treinta por ciento (30%) de ellos.</p> <p>Párrafo I. Los propietarios que no estén interesados en ser socios de la empresa o persona jurídica que se conforma, podrán continuar en la operación si entregan el uso del automotor al operador autorizado, a cambio de la retribución que acuerden las partes en función del estado del vehículo, los pasajeros movilizados y los costos de operación.</p> <p>Párrafo II. El propietario de vehículos de transporte terrestre de pasajeros que no se vincule de una u otra forma al operador autorizado, no podrá continuar en la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano.</p> <p>Párrafo III. Las personas físicas y jurídicas, asociaciones u organizaciones prestadoras del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano deberán constituirse en empresas u otras personas jurídicas reconocidas por la legislación dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Reglamento.</p>	<p>dedicados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano, lo anterior para garantizar que los derechos fundamentales de libre empresa y asociación de los administrados no sean conculcados por esta disposición.</p> <p>La lectura del referido texto deja en manifiesto una contradicción con el resto del proyecto de reglamento, respecto de la facultad de las personas físicas para obtener o mantener autorizaciones para la prestación del servicio público sin tener que asociarse a otros operadores o propietarios de vehículos de motor.</p>
<p>Artículo 64. Reconversión y renovación de flota. Sin perjuicio de lo que se disponga de manera particular en la reglamentación respectiva, los procesos de reconversión y renovación de flota se desarrollarán en</p>	<p>Artículo 64. Párrafo II. Reiteramos nuestros comentarios precedentes respecto del criterio aplicable para la reconversión de la flota en función de la antigüedad según lo establece la Ley 63-17.</p>

“Año de la Innovación y la Competitividad”

armonía y en completa articulación con los procesos de reestructuraciones del servicio, en los cuales se definirán las tipologías requeridas, garantizando el ingreso de vehículos de mayor capacidad, el ascenso tecnológico de la flota y la desintegración de un número de vehículos que represente su equivalente en número de pasajeros autorizados.

Párrafo I. Los vehículos que aspiren a formar parte del programa de reconversión y renovación de flota deberán acreditar que al menos en tres (3) de los últimos cinco (5) años han estado en operación en el Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbanos.

Párrafo II. Se fomentará el ascenso tecnológico de la flota mediante la introducción de criterios de calificación que, dentro de los procesos de selección, otorguen puntuación a los oferentes que dentro de sus propuestas se comprometan con la introducción de vehículos cero emisiones.

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

Atentamente,

Yolanda Martínez Z.

Presidenta del Consejo Directivo