

PROCOMPETENCIA, cuando esta lo requiera por escrito, en la entrega de toda clase de información y documentación de la que dispongan, para llevar a cabo las investigaciones, acciones y procedimientos previstos en la Ley. Este deber de colaboración se reconoce sin perjuicio del derecho a requerir, mediante solicitud motivada, la clasificación de alguna documentación o información como confidencial, conforme el artículo 41 de la Ley y los criterios para el establecimiento de reservas de confidencialidad contenidos en el presente reglamento.

#### **CAPÍTULO IV DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS Y JURISDICCIONALES CONTRA LAS DECISIONES DE PROCOMPETENCIA**

**ARTÍCULO 41. De los recursos.** Toda persona con interés legítimo podrá interponer los recursos administrativos y jurisdiccionales de que disponga según la normativa vigente contra los actos administrativos emanados de la Dirección Ejecutiva y del Consejo Directivo de PROCOMPETENCIA.

#### **TÍTULO VI DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 42. Entrada en vigencia.** Las disposiciones previstas en este reglamento entrarán en vigencia a partir de su publicación.

**DADO** en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020), año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

**DANILO MEDINA**

**Dec. No. 253-20 que aprueba el Reglamento del Transporte Privado de Trabajadores.  
G. O. No. 10979 del 16 de julio de 2020.**

**DANILO MEDINA  
Presidente de la República Dominicana**

**NÚMERO: 253-20**

**CONSIDERANDO:** Que el Estado dominicano ha asumido un papel activo en la mejora de la seguridad vial en la República Dominicana, mediante el diseño e implementación de políticas públicas que logren una reducción significativa de las muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito.

**CONSIDERANDO:** Que la Ley núm. 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana establece, en su artículo 3, que la ley y sus reglamentos de aplicación constituyen el marco regulatorio de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, y se aplican e interpretan con apego a los principios establecidos en la Constitución.

**CONSIDERANDO:** Que el desarrollo de los principios rectores de la movilidad definidos en el artículo 6 de la Ley núm. 63-17 implica la implementación de beneficios sociales para los trabajadores, dirigidos a reducir la incidencia del gasto en transporte terrestre por motivos laborales mediante la adopción de esquemas de financiamiento por el sector empleador, público y privado, como contrapartida de deducciones o exenciones fiscales determinadas.

**CONSIDERANDO:** Que en la propuesta inicial 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, el laboral es uno de los principales motivos de desplazamiento, de la demanda de movilidad y transporte y en este ámbito se concentra un gran porcentaje de la accidentalidad vial.

**CONSIDERANDO:** Que la citada propuesta inicial 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.

**CONSIDERANDO:** Que diversas empresas, en función de sus condiciones de trabajo y ubicación geográfica, pueden encontrar dificultades a la hora de disponer de una plantilla de trabajadores adecuada a sus necesidades. Por este motivo, resulta habitual disponer de un servicio de recogida de trabajadores entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, que no siempre se presta en las adecuadas condiciones de seguridad y comodidad.

**CONSIDERANDO:** Que existe la necesidad de contar con preceptos legales y técnicos que unifiquen los criterios sobre las distintas modalidades de transporte privado de trabajadores en la República Dominicana, tomando en cuenta las condiciones particulares de cada una de las modalidades, de forma que se consiga unificar las disposiciones que afectan a los pasajeros, al conductor profesional, a los vehículos, a la empresa de transportes que opere el servicio y, sobre todo, a la empresa que contrata el servicio de transporte.

**CONSIDERANDO:** Que en virtud del artículo 339 de la Ley núm. 63-17, el Poder Ejecutivo emitirá los reglamentos que sean necesarios a los fines de la operatividad de las disposiciones de la presente ley y la viabilidad del pleno ejercicio de las competencias asignadas al INTRANT y los ayuntamientos, previa aprobación del Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT).

**CONSIDERANDO:** Que el Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial (PENSV) de la República Dominicana 2017-2020 se estructuró con el propósito de que para el 2020 las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito hayan sido reducidas en un 30 %, definiendo seis (6) ejes estratégicos y objetivos generales que incluyen, entre otras acciones urgentes

para mejorar el sistema de seguridad vial, elaborar la normativa legal que constituya una herramienta de apoyo a la estrategia y objetivos del PENSV y permita la aplicación a corto plazo de medidas preventivas, de control y de persecución.

**VISTA:** La Constitución de la República Dominicana, proclamada el 13 de junio de 2015.

**VISTA:** La Ley núm. 107-13, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo, del 6 de agosto de 2013.

**VISTA:** La Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 21 de febrero de 2017.

**VISTO:** El Decreto núm. 177-18, Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), del 18 de mayo de 2018.

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el artículo 128 de la Constitución dominicana, dicto el siguiente:

## **REGLAMENTO DEL TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES**

### **TÍTULO I**

#### **OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN Y ACCIÓN**

**ARTÍCULO 1. Objeto.** El presente Reglamento tiene por objeto regular las condiciones de acceso, permanencia y operación para la prestación del servicio de transporte privado de trabajadores en cualquiera de sus modalidades, así como garantizar la calidad del servicio y seguridad de los trabajadores durante su traslado.

**PÁRRAFO.** Para llevar a cabo esta propuesta, el presente Reglamento ofrece una filosofía integradora que consigue aunar las disposiciones que afectan a los pasajeros, al conductor profesional, al vehículo o los vehículos, a la entidad pública o privada que requiere la prestación del servicio y a la empresa que provee el servicio.

**ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación.** El presente Reglamento será aplicable a todas las personas físicas y jurídicas que, directa o indirectamente, incidan en las operaciones de transporte privado de trabajadores o participen en su contratación u ofrecimiento. Entre ellas, los usuarios, los prestadores del servicio, los propietarios de vehículos, los conductores y las asociaciones de cualquiera de las anteriores.

**ARTÍCULO 3. Definiciones.** Para los efectos e interpretación del presente Reglamento, y sin perjuicio de las definiciones del artículo 5 de la Ley núm. 63-17, se adoptan las establecidas en la *Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, aprobada en sus diferentes actualizaciones por el

---

Consejo de Dirección del INTRANT, de acuerdo con los artículos 45 y siguientes del Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), aprobado mediante el Decreto núm. 177-18.

**ARTÍCULO 4. Criterios de interpretación y acción.** El presente Reglamento deberá ser interpretado en el sentido que se ajuste a los principios básicos de ejecución y los principios rectores de la movilidad que definen la política de transporte de la República Dominicana, contenidos en los artículos 4 y 6 de la Ley núm. 63-17.

**PÁRRAFO.** Las acciones que las autoridades competentes realicen con fundamento en este Reglamento, deberán estar justificadas en su pertinencia en función de los principios indicados que le sean aplicables y, en todo caso, los principios de seguridad, calidad, equidad en el acceso al servicio, eficiencia y eficacia en la circulación, protección del medioambiente, sostenibilidad y reducción de costos de los desplazamientos.

## **TÍTULO II**

### **DISPOSICIONES GENERALES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES**

**ARTÍCULO 5. Organización del servicio.** El servicio de transporte privado de trabajadores se organizará para la satisfacción de las necesidades de movilización del sector productivo dominicano, favoreciendo el acceso a sus lugares de trabajo de forma segura, universal y sostenible y garantizando el acceso por libre concurrencia de todas aquellas empresas y operadores de transporte interesados en ofrecer o prestar el servicio. A tales efectos, se incluye como servicio de transporte privado de trabajadores a todo aquel que cumpla de forma simultánea los siguientes condicionantes:

- 1) Los usuarios sean trabajadores que desempeñen una actividad para una empresa o entidad, indiferentemente del puesto que ocupen y del tipo de contrato que tengan, siempre que mantengan alguna relación laboral con la empresa o entidad, incluidos los empresarios/propietarios de las empresas y otras personas que asistan a alguno de los centros de trabajo.
- 2) El origen o el destino del transporte sea uno (1) o varios de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad principal, tales como cualquier área geográfica, recinto cerrado, campo, fábrica o edificio en general donde tengan lugar las diversas actividades de la empresa.
- 3) Se desarrolle por vías públicas.

**PÁRRAFO.** En cualquier caso, el servicio de transporte privado de trabajadores podrá ser organizado tanto por empresas como por organismos públicos (en adelante, organizadores del servicio) con el objetivo de establecer rutas programadas para la recogida y traslado de los trabajadores.

**ARTÍCULO 6. Modalidades.** El transporte privado de trabajadores se desarrollará mediante tres (3) modalidades: *prestación en propio, prestación mediante terceros y prestación del Estado.*

**PÁRRAFO I.** La *modalidad de prestación en propio* tendrá lugar cuando la empresa organizadora del servicio haga uso de vehículos y conductores vinculados a su estructura para la prestación del servicio (es decir, la empresa organizadora del servicio y el prestador del servicio coinciden). A tales efectos, deberá tomarse en consideración lo siguiente:

- 1) Todos los vehículos empleados para el traslado de trabajadores, independientemente de si disponen o no de remolques o semirremolques para el transporte de carga, deberán hallarse integrados en la organización de la empresa a título de propiedad o arrendamiento.
- 2) Todos los conductores empleados para el transporte privado de trabajadores deberán estar vinculados laboralmente a la empresa oferente.

**PÁRRAFO II.** La *modalidad de prestación mediante terceros* tendrá lugar cuando la empresa organizadora del servicio no disponga de capacidad suficiente para prestar el servicio con medios propios, debiendo contratarlo a una persona física o jurídica vinculada al negocio del transporte de pasajeros (empresa prestadora). En cualquier caso, esta modalidad únicamente podrá llevarse a cabo contratando vehículos completos y mediante presentación de itinerario.

**PÁRRAFO III.** La *modalidad del Estado* tendrá lugar cuando el organizador del servicio sea un organismo público de ámbito estatal o local, para lo cual podrá hacer uso de medios propios o contratados a empresas vinculadas al negocio del transporte de pasajeros mediante concesión. En cualquier caso, esta modalidad únicamente podrá llevarse a cabo contratando vehículos completos y mediante presentación de itinerario.

**PÁRRAFO IV.** Independientemente de la modalidad de prestación, en virtud de las disposiciones establecidas en el artículo 18, todos los vehículos y los choferes empleados para el servicio, así como todas las empresas o entidades aspirantes a la licencia de operación, deberán cumplir con las disposiciones recogidas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada del presente Reglamento.

**ARTÍCULO 7. Autoridad rectora del servicio.** El servicio de transporte privado de trabajadores será regulado por el INTRANT y los ayuntamientos, quienes autorizarán su prestación mediante licencia de operación y de acuerdo a los preceptos establecidos en la Ley núm. 63-17 y en el presente Reglamento.

**ARTÍCULO 8. Prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género.** En la regulación, organización y autorización del servicio de transporte privado de trabajadores se reconocerá a la mujer como usuaria del servicio y como potencial fuerza laboral en la

infraestructura y operación de transporte, garantizando que en cada uno de los roles en que participen todos los actores propendan por su seguridad y por establecer la equidad de género.

**PÁRRAFO I.** Para garantizar la equidad en las condiciones de acceso y seguridad, responder a los factores de riesgo con medidas que permitan prevenir la violencia contra la mujer, los estudios técnicos que se realicen en el sector deberán incluir y analizar, desagregada por sexo, la información que permita identificar los patrones de viaje y entender las necesidades o preferencias de cada género como insumos indispensables para la eliminación de las barreras que a unos y otros se presentan para el uso del servicio, así como eliminar las condiciones que propicien inseguridad en la infraestructura o a bordo de los equipos de transporte.

**PÁRRAFO II.** Para velar por la configuración de la infraestructura y operación de transporte como mercados inclusivos y eliminar en ellos la segregación ocupacional de la mujer, se deberán desarrollar, entre otras medidas, proyectos de capacitación específicos que les faciliten oportunidades de acceso a cargos que exijan personal calificado y se fomentará su vinculación mediante la introducción de criterios de calificación que otorguen puntuación por la acreditación del respeto a la equidad de género en la contratación del personal, en forma transversal en la estructura organizacional de los oferentes.

**ARTÍCULO 9. De los registros.** Las personas físicas o jurídicas interesadas en prestar el servicio de transporte privado de trabajadores, deberán inscribir en el Registro Nacional todos los vehículos, conductores y demás participantes o elementos vinculados a la prestación del servicio que sean establecidos tanto por la Ley núm. 63-17 como por el Reglamento de Registro Nacional, por el presente Reglamento y por las normativas técnicas derivadas de ambos. A tales efectos, el INTRANT podrá exigir al interesado la presentación de toda la información necesaria para acreditar el cumplimiento de cualquier requisito establecido en los citados documentos legislativos.

**ARTÍCULO 10. De las tarifas.** Aquellas empresas que deseen ofrecer servicios de transporte a sus trabajadores bajo la *modalidad en propio*; pero que no dispongan de la capacidad económica para ofrecerlo de forma gratuita, podrán solicitar una contraprestación económica para sufragar una parte o la totalidad del costo del mismo que, en ningún caso, podrá superar el costo real del servicio prestado.

**PÁRRAFO.** En el caso de la modalidad *del Estado*, las tarifas deberán acogerse a las condiciones establecidas en el contrato de concesión.

**ARTÍCULO 11. Beneficios sociales para las empresas que ofrezcan el servicio.** El INTRANT trabajará conjuntamente con la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) para que, en virtud de lo establecido en el artículo 6, numeral 24, de la Ley núm. 63-17, aquellas empresas que ofrezcan servicios bonificados o gratuitos de transporte privado de trabajadores, en cualquiera de sus modalidades, puedan beneficiarse de deducciones fiscales.

**PÁRRAFO I.** El valor de estas ayudas en ningún caso podrá superar el costo del servicio. A tales efectos, se considerará como “costo del servicio” al valor resultante de la suma de todos los gastos vinculados a la prestación del servicio, pero descontando los ingresos derivados de pagos efectuados por parte de los trabajadores como contraprestación por el servicio recibido.

**PÁRRAFO II.** Para poder beneficiarse de estas deducciones, las empresas deberán disponer de los sistemas tecnológicos definidos en el artículo 39 y, al mismo tiempo, facilitar a la autoridad rectora del servicio toda la información que esta precise, incluyendo una relación de las contraprestaciones económicas recibidas por parte de los trabajadores.

**ARTÍCULO 12. De los planes laborales.** La necesidad de desarrollar Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad quedará supeditada a las disposiciones establecidas en el *Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas, Administraciones Públicas y otras Organizaciones.*

### **TÍTULO III**

## **AUTORIZACIONES DEL TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES**

### **CAPÍTULO I**

## **DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 13. Prestadores del servicio.** El transporte privado de trabajadores, en cualquiera de sus modalidades, solo podrá ser realizado por aquellas empresas, entidades u operadores del transporte, en adelante prestadores, que cuenten con la licencia de operación de transporte privado de trabajadores en vigor.

**PÁRRAFO.** No será necesaria la previa obtención de licencia en los siguientes casos:

1. Transportes oficiales que realicen los órganos de la administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno.
2. Transporte privado de trabajadores que se realice en vehículos de hasta nueve (9) plazas, incluida la del conductor.

**ARTÍCULO 14. Capacidad financiera.** Para la prestación del servicio de transporte privado de trabajadores, en cualquiera de sus modalidades, no se requerirá la acreditación de la capacidad financiera. Lo anterior sin perjuicio de que a partir de la dimensión y complejidad de la operación que se espera autorizar y las obligaciones que conlleva, se exijan condiciones financieras adicionales que, en su caso, serán establecidas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada del presente Reglamento.

**ARTÍCULO 15. Capacidad organizacional.** Para la prestación del servicio de transporte privado de trabajadores, en cualquiera de sus modalidades, no se requerirá la acreditación de la capacidad organizacional. Lo anterior sin perjuicio de que a partir de la dimensión y complejidad de la operación que se espera autorizar y las obligaciones que conlleva, se exijan condiciones organizacionales adicionales que, en su caso, serán establecidas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada del presente Reglamento.

**ARTÍCULO 16. Asociaciones entre prestadores.** Los prestadores de transporte privado de trabajadores podrán formar consorcios nacionales, internacionales o mixtos, o celebrar contratos de asociación con el objeto de financiar y prestar el servicio, para cumplir con los requerimientos exigidos para su autorización, conforme lo estipulado en el párrafo II del artículo 47 de la Ley núm. 63-17.

**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.

**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.

## **CAPÍTULO II AUTORIZACIONES DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 17. Licencia de operación.** La prestación del servicio de transporte privado de trabajadores será autorizada por medio de la emisión de licencias de operación, expedidas por la autoridad rectora del servicio a favor de titulares de autorizaciones en virtud de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

**PÁRRAFO.** De este modo, las licencias de operación hacen referencia a la naturaleza de la actuación, es decir, al hecho de que la autoridad rectora encuentra reunidos los requisitos y configuradas las circunstancias que le permiten conceder un derecho para la operación del servicio de transporte privado de trabajadores en determinadas condiciones y ejerce como documento que da fe o contiene dicho derecho.

**ARTÍCULO 18. Concesiones.** El organismo público que organice el servicio de transporte podrá desarrollar procesos de licitación pública para la adjudicación de contratos de concesión cuando la prestación del servicio se lleve a cabo bajo la modalidad *del Estado*, agotando los procedimientos establecidos en la Ley núm. 340-06, sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones, su modificación contenida en la Ley núm. 449-06, su Reglamento de Aplicación, emitido mediante el Decreto núm. 543-12, y las regulaciones que las modifiquen o sustituyan, atendiendo al cumplimiento de:

- 1) Las condiciones de las empresas o entidades solicitantes de la licencia de operación.
- 2) Las condiciones que deberá reunir el vehículo/vehículos con el que prestará el servicio.
- 3) Las condiciones que deberán reunir los choferes de los vehículos que presten el servicio, tanto desde el punto de vista de la documentación que deberán portar durante la conducción, como de la formación mínima exigida para el ejercicio de sus funciones y el cumplimiento de sus obligaciones.
- 4) Otros elementos que sean necesarios o convenientes a los efectos de la decisión correspondiente por parte del INTRANT.

**PÁRRAFO I.** En cualquier caso, todas las condiciones anteriormente mencionadas quedarán recogidas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores*.

**PÁRRAFO II.** Sin perjuicio de lo anterior, la adjudicación u obtención de concesiones, deberá ceñirse, respectivamente, a los procedimientos y condiciones establecidas en las disposiciones del presente Reglamento y deberán asegurar el cumplimiento con las disposiciones de la Ley núm. 63-17.

**ARTÍCULO 19. Garantía de cumplimiento.** Previo a la emisión de la licencia de operación, y en función de la modalidad de prestación, se podrá exigir al prestador del servicio el depósito de la garantía de cumplimiento.

**PÁRRAFO I.** Para la prestación del servicio en la modalidad *del Estado*, cuando esta se realice con medios ajenos al organismo público, 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.

**PÁRRAFO II.** Para la prestación del servicio en las modalidades *en propio* y *mediante terceros* no se requerirá depositar la garantía de cumplimiento, por motivo de no tratarse de un servicio público de transporte propiamente dicho. Lo anterior sin perjuicio de que a partir de la dimensión y complejidad de la operación que se espera autorizar y las obligaciones que conlleva, en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada del presente Reglamento se exija depositar la citada garantía o un aval equivalente.

**ARTÍCULO 20. Solicitud de expedición de licencia de operación.** La licencia de operación será expedida a favor del prestador del servicio de transporte privado de trabajadores simultáneamente a la suscripción del posible contrato de concesión mediante el cual se le otorga el servicio.

**PÁRRAFO I.** La solicitud de licencia de operación deberá efectuarse ante el INTRANT a través de sus respectivas sedes provinciales. Para ello, las personas físicas o jurídicas interesadas en prestar el servicio de transporte privado de trabajadores deberán depositar el formulario de solicitud de licencia de operación y completar su solicitud con los documentos y requerimientos detallados en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada de este Reglamento.

**PÁRRAFO II.** 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.

**PÁRRAFO III.** Los prestadores del servicio de transporte privado de trabajadores asistirán al INTRANT y los ayuntamientos mediante el suministro de las informaciones que les sean requeridas.

**ARTÍCULO 21. Formalización de las licencias de operación.** El otorgamiento de autorizaciones derivará en la formalización de la licencia de operación y la expedición de la resolución administrativa que establezca los parámetros operativos del servicio y las condiciones del parque vehicular, según los términos y condiciones establecidos en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada de este Reglamento.

**PÁRRAFO I.** Las licencias y resoluciones reproducirán las exigencias necesarias para la prestación de los servicios y asegurarán la satisfacción de los intereses de los usuarios y la protección del medioambiente.

**PÁRRAFO II.** A efectos de garantizar los estándares de calidad y seguridad del servicio, el beneficiario de la licencia de operación deberá notificar al INTRANT cualquier alteración que afecte a uno (1) o más de los aspectos recogidos en la *Normativa Técnica del Transporte Privado 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 la citada normativa.

**ARTÍCULO 22. Renovación de las licencias de operación.** En virtud del artículo 45 de la Ley núm. 63-17, las licencias de operación tendrán una vigencia de cinco (5) años y su renovación procederá por igual término, acreditando los mismos requisitos establecidos en el momento de obtención de la licencia.

**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, así como a exigir una copia digital de los archivos recogidos por los sistemas tecnológicos establecidos en el artículo 39.

**PÁRRAFO II.** El proceso de renovación podrá iniciarse hasta tres (3) meses antes del final del período de vigencia, de forma que se garantice que el prestador del servicio pueda seguir ofreciendo sus servicios de forma ininterrumpida.

**PÁRRAFO III.** Aunque la renovación se solicite dentro del período temporal establecido, esta no tendrá lugar hasta que la licencia anterior agote su vigencia, momento en el cual la renovación se hará efectiva por el mismo período que el establecido en el presente artículo.

**PÁRRAFO IV.** El INTRANT, tras el proceso de renovación de licencia de operación, podrá evaluar 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 técnicas derivadas, pudiendo notificar al organizador del servicio la derogación de la anterior certificación, observando las razones.

**ARTÍCULO 23. Modificación, revocación o cancelación de las licencias de operación.**

Las licencias de operación podrán ser modificadas, suspendidas o revocadas cuando la satisfacción del interés público lo exija, en cualquier momento y sin derecho a indemnización alguna. Serán causas de modificación, revocación o cancelación de las licencias de operación observadas las reglas del debido proceso administrativo, las siguientes: el interés público, la voluntad del operador y el incumplimiento de las obligaciones por parte de este, de acuerdo a la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada de este Reglamento.

**PÁRRAFO I.** El INTRANT dará por caducada la licencia de operación al producirse el fallecimiento del titular o la disolución de la empresa prestadora del servicio, o si no se realiza la pertinente renovación en los términos establecidos en el artículo 22 del presente Reglamento.

**PÁRRAFO II.** Los operadores de transporte que reduzcan o interrumpan su servicio sin haber obtenido la cancelación o revocación solicitada, incurrirán en las sanciones por abandono del servicio dispuestas en el literal a) del numeral 1 del artículo 324 de la Ley núm. 63-17.

**ARTÍCULO 24. Concurrencia de autorizaciones.** Las autorizaciones otorgadas a los prestadores deberán garantizar un servicio óptimo y formularse en términos que posibiliten la rentabilidad adecuada, sin que ello implique el otorgamiento de derechos exclusivos de explotación de las rutas.

**PÁRRAFO.** En consecuencia, en virtud de las disposiciones del artículo 46 de la Ley núm. 63-17, el INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, podrán modificar las licencias existentes u otorgar nuevas licencias de operación en la misma zona de influencia que garanticen la prestación del servicio.

**ARTÍCULO 25. Transferencia de las licencias de operación.** De conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la Ley núm. 63-17, el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, podrán autorizar la transferencia o cesión de las licencias de operación siempre que se acredite que el cesionario reúne las condiciones exigidas por la ley, el presente Reglamento, sus normativas técnicas derivadas y los contratos o permisos que son objeto de transferencia o cesión.

**PÁRRAFO.** Acreditado por el cesionario el cumplimiento de cada uno de los requisitos exigidos para la licencia de operación, deberá solicitarse concepto al INTRANT o a los ayuntamientos en su jurisdicción, sobre los potenciales efectos de la transferencia o cesión en la libre competencia. Si a juicio de la autoridad rectora, la transferencia o cesión da lugar a la conformación de 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 transferencia o cesión solicitada no podrá ser autorizada.

**ARTÍCULO 26. Subsanación de deficiencias durante el proceso de renovación.** En caso que el INTRANT lleve a cabo una solicitud de documentación o solicite una inspección de cualquier índole de acuerdo con las disposiciones establecidas en el artículo 23, y se detecte que la empresa solicitante no cumple con los requisitos consignados en este Reglamento o no facilita la documentación o las labores de inspección requeridas, se le otorgará un plazo de quince (15) días para cumplir con los requisitos exigidos, período tras el cual se realizará una nueva inspección.

**PÁRRAFO.** 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 para su cumplimiento. Transcurrido este nuevo plazo, y si el solicitante no se ha ajustado a los requerimientos, se procederá a rechazar definitivamente la renovación.

## **TÍTULO IV PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO DE TRABAJADORES**

### **CAPÍTULO I DEL ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 27. Autorización previa.** Los prestadores deberán obtener, previamente al inicio de la prestación, la licencia de operación y la resolución de parámetros operativos siguiendo las disposiciones establecidas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivadas de este Reglamento.

## **CAPÍTULO II VEHÍCULOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 28. Asignación de vehículos bajo contratos de concesión.** En la modalidad de prestación *del Estado*, cuando el oferente sea una administración pública y se plantee un contrato de concesión, el pliego deberá recoger todos los parámetros relativos a la flota de vehículos empleada. A tales efectos, además de las características mínimas establecidas en el artículo 30 del presente Reglamento, el pliego podrá establecer el número necesario de vehículos para la prestación del servicio autorizado, incluyendo una flota de reserva mínima para garantizar la prestación ininterrumpida del mismo.

**PÁRRAFO I.** En todo caso, es responsabilidad del operador definir la cantidad de flota de reserva requerida para mantener durante toda la vigencia de la autorización la flota operativa que demanda la debida atención del servicio.

**ARTÍCULO 29. Vinculación de vehículos.** Para el inicio de la prestación del servicio autorizado con los vehículos asignados, independientemente de la modalidad de prestación, su información relevante deberá ser previamente consignada y registrada en la licencia de operación y resolución de parámetros operativos, previa comprobación, del cumplimiento de cada uno de los requisitos contenidos tanto en el artículo 39 de la Ley núm. 63-17 como en el artículo 30 del presente Reglamento.

**PÁRRAFO.** Verificado el cumplimiento de las condiciones legales, técnicas, reglamentarias y contractuales, la vinculación se formalizará con la entrega del rótulo que será adherido al cristal delantero del vehículo en la parte inferior izquierda.

**ARTÍCULO 30. Características de los vehículos.** Los vehículos empleados para la prestación del servicio de transporte privado de trabajadores deberán reunir las condiciones de tipo, configuración, dimensiones, capacidad, peso, seguridad, tecnología, potencia, equipamiento y demás características determinadas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* vigente y derivada de este Reglamento. Antes de la emisión de la normativa técnica, estas condiciones corresponderán a lo determinado en los estudios técnicos del INTRANT que estructuren la oferta de servicios o desarrollen la planeación estratégica, en armonía con los estándares internacionales pertinentes avalados por el INTRANT.

**PÁRRAFO I.** En todo caso, para la prestación del servicio solamente podrán ser utilizados aquellos vehículos que, considerando la fecha de su fabricación, no excedan la vida útil establecida en el artículo 41 de la Ley núm. 63-17.

**PÁRRAFO II.** Independientemente de la modalidad de prestación, no estarán autorizados para efectuar servicios de transporte privado de trabajadores los vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., pues dichas máquinas o instrumentos constituyen el uso exclusivo del vehículo.

**ARTÍCULO 31. Estado de los vehículos.** Conforme las condiciones y tiempos determinados por el *Reglamento de Inspección Técnica Vehicular* y sus normativas técnicas vigentes y derivadas, los vehículos deberán ser objeto de revisiones y mantenimientos rutinarios y preventivos, sometidos a las intervenciones o mantenimientos correctivos que los anteriores procesos evidencien necesarios, con la finalidad de prevenir el surgimiento de desperfectos durante su operación que den lugar a la interrupción o afectación del servicio.

**PÁRRAFO.** Las autoridades, en sus funciones de inspección y en atención a lo establecido en el artículo 316 de la Ley núm. 63-17, podrán en cualquier tiempo revisar el estado de los vehículos y, si los mismos han perdido las condiciones establecidas por el Sistema de Inspección Técnico Vehicular, serán desprovistos del Marbete de Inspección Técnico Vehicular y excluidos de la circulación. Lo propio ocurrirá por la desaparición de cualquier otra condición o característica del vehículo exigida para su incorporación en la flota del prestador del servicio.

**ARTÍCULO 32. Ascenso tecnológico en la renovación de flota.** Dentro de las exigencias planteadas para la adquisición y renovación de flota, conforme a la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* 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.

### **CAPÍTULO III CALIDAD DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 33. Derechos y deberes 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 siguientes:

**A) Derechos de los usuarios.**

- 1) A ser transportado en vehículos habilitados que cuenten con la inspección técnica vehicular, con una póliza de seguro vigente y demás disposiciones exigidas en el presente Reglamento.
- 2) A exigir al conductor del vehículo que su ascenso y descenso se realice en los lugares autorizados. Para el ascenso y descenso del usuario, el vehículo debe encontrarse totalmente detenido.
- 3) A exigir a la empresa operadora del servicio el cumplimiento de los horarios, condiciones, comodidades y prestaciones de acuerdo a las características del servicio.
- 4) A exigir el respeto y cumplimiento de las normas de tránsito y la que regule la actividad y el adecuado comportamiento del conductor.

**B) Deberes de los usuarios.**

- 1) Ascender y descender de los vehículos en los lugares autorizados, utilizando la puerta correspondiente y solo cuando el vehículo se encuentre detenido.
- 2) Cumplir las instrucciones sobre seguridad que emita el conductor.
- 3) Estar presente con la anticipación señalada para el inicio del trayecto.
- 4) No perturbar la visibilidad y maniobrabilidad del conductor ni distraer su atención.
- 5) Comportarse adecuadamente dentro del vehículo, no dañar lo que encuentre en él ni sustraer su equipamiento.
- 6) Mantenerse sentados en todo momento del trayecto, especialmente en tramos suburbanos.
- 7) Abstenerse de sacar cualquier parte del cuerpo del vehículo, excepto si esto fuera expresamente necesario para ejecutar las labores de trabajo.

**ARTÍCULO 34. Indicadores de calidad.** La calidad de la prestación del servicio de transporte privado de trabajadores será permanentemente evaluada por el INTRANT, los ayuntamientos en su jurisdicción y por el organizador del transporte. Los resultados serán consolidados por lo menos cada seis (6) meses. Para tales efectos, se adoptarán los indicadores y los instrumentos de medición, estimación y seguimiento establecidos en la *Normativa Técnica de Indicadores de Calidad y Desempeño del Transporte Privado de Trabajadores* derivada de este Reglamento, que verifique como mínimo:

- 1) El cumplimiento de los términos y especificaciones de las autorizaciones.
- 2) El cumplimiento de los protocolos de supervisión, desviaciones en las rutas programadas y la alteración en la aplicación de horarios y cupo.

**CAPÍTULO IV**  
**REGULARIDAD, CONTINUIDAD Y COBERTURA DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 35. Licencias de operación temporales.** Cuando se ofrezca el servicio bajo la modalidad *del Estado*, el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, garantizarán la cobertura, regularidad y continuidad del servicio ante el surgimiento de necesidades extraordinarias y temporales que superen la capacidad instalada o ante la interrupción o disminución del servicio por cualquier causa que se ubique en el operador. En una consideración estrictamente fáctica, podrán expedirse licencias temporales con la finalidad de garantizar la satisfacción de las necesidades de los usuarios.

**PÁRRAFO I.** La licencia temporal se concederá, previa convocatoria pública, a todos los operadores autorizados en la jurisdicción. De todos los que atiendan la convocatoria, clasificarán aquellos que estén en capacidad de iniciar operaciones dentro del tiempo requerido, con los vehículos más adecuados en términos de tipología y edad de la flota, sin afectar los servicios autorizados. Entre los clasificados se generará una lista en orden de elegibilidad en consideración de la ponderación de las últimas evaluaciones de desempeño de cada uno de ellos, obtenidas en la explotación de la totalidad de las licencias de operación vigentes que posean y se autorizará a cuantos como se requiera para garantizar la normalización del servicio afectado.

**PÁRRAFO II.** La licencia o autorización provisional estará vigente por el tiempo que duren los motivos que originaron la necesidad, sin que de ellas se deriven derechos que el beneficiario pueda hacer valer posteriormente.

**ARTÍCULO 36. Abandono del servicio.** Cuando se ofrezca el servicio bajo la modalidad del Estado, se entenderá abandonado el servicio cuando, durante un período de treinta (30) días consecutivos de operación, sin una causa que lo justifique, se verifique una reducción de la oferta equivalente a más de un treinta por ciento (30 %) y menos de un cincuenta por ciento (50 %) de la que correspondía ofertar.

**PÁRRAFO I.** Cuando, dentro de un mismo año, el operador autorizado incurra en dos (2) ocasiones en abandono de la prestación del servicio, sin perjuicio de las sanciones que correspondan de conformidad con la Ley núm. 63-17 o por estipulación contractual, el INTRANT y el ayuntamiento en su jurisdicción, procederá a la modificación de la licencia de operación por incumplimiento de los términos de la concesión o autorización, reduciendo el servicio autorizado y seleccionando un nuevo operador para la fracción correspondiente de la operación para garantizar el servicio.

**PÁRRAFO II.** Si la reducción impide un equilibrio económico de la operación de transporte y la rentabilidad adecuada por la prestación del servicio, la misma no se decretará y se requerirá por una sola vez al operador un plan de mejoramiento que haga frente a las circunstancias que han dado lugar a las afectaciones. Su incumplimiento, sumado a la reiteración en el abandono del servicio, será considerado para todos los efectos como una interrupción del servicio ocasionada por una acción directa emanada del operador y, en virtud de lo dispuesto en el numeral 11 del artículo 326 de la Ley núm. 63-17, deberá procederse a la revocación de la concesión, permiso o autorización.

**ARTÍCULO 37. Suspensión del servicio público.** Cuando se ofrezca el servicio bajo la modalidad *del Estado*, se entenderá suspendido el servicio público cuando durante un período de treinta (30) días consecutivos de operación, se verifique una reducción de la oferta superior a un cincuenta por ciento (50 %) de la que correspondía ofertar, sin causa justificada o autorización previa del INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, según corresponda.

**PÁRRAFO I.** Verificada la suspensión del servicio y careciéndose de la justificación o autorización del órgano competente, la misma procederá a la revocación de la licencia de operación, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 11 del artículo 326 de la Ley núm. 63-17.

**PÁRRAFO II.** Si existen necesidades del servicio, atendiendo el artículo 35 del presente Reglamento, se otorgarán los permisos provisionales o licencias temporales por el término improrrogable de un (1) año, tiempo dentro del cual se deberán adelantar los procesos de selección de un nuevo operador.

**ARTÍCULO 38. Recorrido, frecuencia y paradas.** El recorrido, la frecuencia y las paradas del transporte privado de trabajadores serán consensuados entre el organizador y el prestador del servicio. Estarán determinados en la resolución de parámetros operativos anexa a la licencia de operación, una vez la autoridad rectora del servicio decida sobre su aceptación o modificación en base a los estudios técnicos pertinentes.

## **CAPÍTULO V DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD**

**ARTÍCULO 39. Condiciones de seguridad en las paradas.** Los prestadores del servicio de transporte privado de trabajadores procurarán que las paradas se realicen en las condiciones más seguras posibles y que, en todo caso, reúnan las características siguientes:

- 1) El acceso y descenso de los trabajadores a los vehículos habilitados al servicio de transporte privado deberá realizarse por la puerta más cercana al conductor.
- 2) El chofer deberá garantizar que el acceso y abandono de los vehículos se efectúa de manera ordenada, especialmente cuando se produzca en las inmediaciones del centro de trabajo.

**PÁRRAFO I.** Por su parte, el conductor deberá:

- 1) Evitar abrir la puerta para el ascenso y descenso de pasajeros del lado del tránsito, salvo situación de necesidad.
- 2) Realizar las paradas para el ascenso y descenso de los trabajadores del vehículo, en los lugares habilitados en los centros de trabajo y en la vía pública, sin comprometer la seguridad de los pasajeros ni del resto de conductores, peatones o ciclistas en su entorno.
- 3) No fumar dentro del vehículo en ninguna circunstancia.
- 4) Verificar que los trabajadores viajen correctamente sentados en sus respectivos asientos.

**PÁRRAFO II.** Cuando no resulte posible que la parada correspondiente al centro de trabajo esté ubicada dentro del recinto de este, se fijará de modo que las condiciones de acceso y descenso desde dicha parada al centro de trabajo resulten lo más seguras posible.

**PÁRRAFO III.** Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentre el centro de trabajo, se adoptarán las medidas pertinentes para posibilitar el cruce de los trabajadores con las máximas condiciones de seguridad.

**ARTÍCULO 40. Duración máxima del viaje.** Ningún chofer podrá exceder los tiempos máximos de conducción que se establecen a continuación:

- 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 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 diaria no podrá 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. Se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 00:00 del lunes y las 23:59 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, en la siguiente solo podrá conducirse durante treinta y cuatro (34) horas.

**ARTÍCULO 41. Sistemas tecnológicos.** A los efectos de demostrar los costos derivados de la prestación del servicio y al mismo tiempo cumplir con las disposiciones del artículo 40, cualquier vehículo que se utilice para el transporte privado de trabajadores deberá estar dotado de sistemas tecnológicos capaces de registrar en todo momento la posición y las horas de funcionamiento, de tal modo que se pueda demostrar la existencia de rutas programadas para la recogida y traslado de trabajadores desde o hacia los centros de trabajo. Concretamente, el vehículo deberá estar dispuesto, como mínimo, de los siguientes sistemas:

- 1) Tacógrafo digital.
- 2) Sistema de geoposicionamiento, GPS.

**PÁRRAFO.** Los registros generados por cualquiera de los equipos enumerados en el presente artículo deberán ser almacenados en ficheros digitales por un tiempo no inferior a dieciocho (18) meses, y puestos a disposición de la autoridad rectora del servicio de forma previa a la solicitud de renovación de la licencia de operación.

**ARTÍCULO 42. Amparo de accidentes personales.** Sin perjuicio de la obligación de los operadores de transporte autorizados, establecida en el Capítulo VI de la Ley núm. 146-02, el numeral 4 del artículo 39 y el artículo 216 de la Ley núm. 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 núm. 010-02 de la Superintendencia de Seguros, los operadores de transporte deberán garantizar la atención inmediata de los usuarios en caso de accidentes y las intervenciones médicas y quirúrgicas que deban 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.

**PÁRRAFO I.** Para el efecto, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del literal a) del artículo 71 de la Ley núm. 146-02, podrán adquirir pólizas de accidentes personales que amparen estos riesgos.

**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 ser exigible al operador de transporte. La asistencia prestada no constituirá reconocimiento de responsabilidad.

## **TÍTULO V DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIA DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

**ARTÍCULO 43. Documentación.** El prestador del servicio dotará al conductor de cada vehículo autorizado de los documentos siguientes:

- 1) Certificado de registro de propiedad o matrícula.
- 2) Copia de las pólizas de seguro exigidas vigente.
- 3) Marbete de inspección técnica vehicular vigente.
- 4) Rótulo de autorización.
- 5) Tablilla de identificación personal.
- 6) Tablilla de despacho, en los casos que aplique.

**PÁRRAFO.** La lista anteriormente detallada no es limitativa, podrán ser requeridas otras documentaciones en la medida que así lo considere necesario el INTRANT, las cuales serán previamente aprobadas por el Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) y publicadas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores*.

**ARTÍCULO 44. 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, como mínimo deberá 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.

**PÁRRAFO I.** 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 el sello de refrendación, que deberá consignarse en los recuadros que en la misma se dispongan para el efecto.

**PÁRRAFO II.** La tablilla deberá ser colocada en el vehículo en la forma que determine la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada de este Reglamento, con la información del conductor visible a los pasajeros.

**ARTÍCULO 45. Tablilla de despacho.** En la modalidad de *prestación mediante terceros y prestación del Estado*, la tablilla de despacho será expedida por el titular de la licencia de operación, por intermedio del personal encargado del despacho de las rutas o sistemas de rutas. En ella se consignará el nombre del conductor, el número de matrícula del vehículo, el número de la licencia de operación, el día, la identificación de la ruta o recorrido asignado, la hora en que inicia el recorrido, la hora en que llega a cada uno de los controles establecidos y la hora en la que finaliza el recorrido.

**PÁRRAFO.** Una vez implementados los sistemas tecnológicos para la gestión y control de la flota, no se exigirá la expedición de planillas de despacho.

## **TÍTULO VI OBLIGACIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES**

**ARTÍCULO 46. Obligaciones de la empresa organizadora del servicio.** Las empresas o entidades que contraten la prestación del servicio de transporte de sus trabajadores, en la *modalidad mediante terceros*, deberán requerir al transportista estar en posesión de la licencia de operación de transporte de trabajadores vigente durante el período de prestación del servicio.

**PÁRRAFO.** 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 tales efectos, se establecerá un procedimiento específico mediante resolución del INTRANT o *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada del presente Reglamento.

**ARTÍCULO 47. 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:

- 1) Tener cubierta de forma ilimitada su responsabilidad civil por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos adscritos al servicio, además de los seguros obligatorios establecidos por la legislación vigente.
- 2) Llevar un registro continuo en el cual anotará el nombre de los choferes que emplee a las distintas horas de servicio. Estos datos serán informados al INTRANT anualmente, junto a la solicitud de renovación de licencia.
- 3) Si se detectara que un chofer padeciera de una enfermedad contagiosa, cardíaca severa o mental; hubiese sido declarado legalmente incapacitado o incumpliese cualquiera de los preceptos establecidos en el artículo 48 o en la *Normativa Técnica 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.
- 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.

**PÁRRAFO I.** Las empresas o entidades que presten servicios de transporte privado de trabajadores en cualquiera de sus modalidades, velarán por garantizar condiciones de comodidad adecuadas para los usuarios.

**PÁRRAFO II.** En caso de tener que transportar animales o mercancías peligrosas durante las labores de traslado, deberán quedar fuera del alcance de los usuarios y, en caso de ser inflamables, deberán quedar aislados mecánicamente de los trabajadores transportados mediante compartimentos estancos, cumpliendo adicionalmente las disposiciones establecidas en la *Normativa Técnica de Transporte Privado de Trabajadores*.

**ARTÍCULO 48. Obligaciones del conductor.** Sin menoscabo de lo contenido en los artículos 52 y 53 de la Ley núm. 63-17 y de las disposiciones establecidas en la *Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores* derivada del presente Reglamento, serán obligaciones del conductor:

- 1) Cumplir con las condiciones de seguridad establecidas en el Capítulo V. de las medidas de seguridad del presente Reglamento.

- 2) Disponer de licencia de conducir del conductor, vigente y adecuada a la categoría del vehículo, así como de toda la documentación establecida en el Título V. documentación obligatoria durante la prestación del servicio del presente Reglamento.
- 3) No fumar dentro del vehículo.

**ARTÍCULO 49. Infractores.** La responsabilidad administrativa por las infracciones cometidas al presente Reglamento corresponderá a:

- 1) La persona física o jurídica titular de la licencia de operación, por las infracciones cometidas en los servicios amparados en la licencia.
- 2) La persona física o jurídica que utilice o tenga la facultad de uso del vehículo, por las infracciones cometidas en los servicios realizados sin la cobertura de la correspondiente licencia.
- 3) Al conductor o chofer del vehículo, por las infracciones cometidas durante la prestación del servicio.

**ARTÍCULO 50. Infracciones y sanciones.** Serán consideradas como infracciones las violaciones a cualquiera de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas. A tales efectos, sin perjuicio de que los hechos o las acciones causantes de la infracción puedan ser, además, constitutivas de un delito, las sanciones aplicables y el procedimiento para la imposición de estas serán los definidos en:

- 1) La Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.
- 2) El Reglamento de Régimen Sancionador y sus normativas técnicas derivadas.
- 3) El presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas.

**PÁRRAFO.** Adicionalmente a las sanciones aplicables, de acuerdo con lo establecido en el párrafo del artículo 285 de la Ley núm. 63-17, cuando un prestador del servicio 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.

**ARTÍCULO 51. Notificación de infracciones.** El INTRANT, cuando considere probado que se ha cometido alguna infracción contemplada en el presente Reglamento o en cualquiera de sus normativas técnicas derivadas, elaborará un acta de infracción que deberá notificar al responsable de la infracción, o responsables si los hubiere. El contenido del acta de infracción y los plazos de notificación, serán los establecidos en el régimen sancionador definido en la Ley núm. 63-17.

## **TÍTULO VII NORMATIVAS TÉCNICAS DERIVADAS**

**ARTÍCULO 52. Normativas técnicas derivadas.** Para el desarrollo de las disposiciones del presente Reglamento, el INTRANT emitirá las normativas técnicas siguientes:

- 1) Normativa Técnica del Transporte Privado de Trabajadores.
- 2) Normativa Técnica de Indicadores de Calidad y Desempeño del Transporte Privado de Trabajadores.

**PÁRRAFO I.** La lista anteriormente detallada no es limitativa; podrán ser elaboradas otras normativas técnicas derivadas del presente Reglamento, en la medida que así lo considere necesario el INTRANT, las cuales serán sometidas al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su previa aprobación.

**PÁRRAFO II.** Las normativas técnicas derivadas de este Reglamento serán elaboradas por el INTRANT, el cual las deberá someter a los procesos relativos a la consulta pública y al procedimiento aplicable a la elaboración de actos de carácter técnicos establecidos en la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, núm. 200-04, del 13 de julio de 2004, y la Ley núm. 107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo. Agotados los procesos anteriormente indicados, el INTRANT las deberá someter al Consejo de Dirección del INTRANT (CODINTRANT) para su conocimiento, discusión y aprobación.

## **TÍTULO VIII DISPOSICIONES FINALES**

**ARTÍCULO 53. Adaptaciones.** 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 la Gaceta Oficial, para la adecuación a las disposiciones y a los criterios establecidos.

**ARTÍCULO 54. Disposiciones transitorias.** Para la prestación del servicio de transporte privado de trabajadores, el presente Reglamento contempla la modalidad *del Estado*. Sin embargo, y dado que en la actualidad no existen servicios de estas características, su aplicación no podrá tener cabida mientras no se planteen nuevas licitaciones en la materia.

**ARTÍCULO 55.** Queda derogada cualquier disposición que le sea contraria, en parte o en todo, al presente Reglamento.

**DADO** en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los quince (15) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020); año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

**DANILO MEDINA**

**Dec. No. 254-20 que establece el Reglamento de Planes Laborales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por las Empresas. G. O. No. 10979 del 16 de julio de 2020.**

**DANILO MEDINA**  
**Presidente de la República Dominicana**

**NÚMERO: 254-20**

**CONSIDERANDO:** Que la Ley núm. 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, establece en su artículo 3 que la ley y sus reglamentos de aplicación constituyen el marco regulatorio de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, y se aplican e interpretan con apego a los principios establecidos en la Constitución.

**CONSIDERANDO:** Que en virtud del artículo 6 de la referida ley, un principio rector de la política de movilidad es la *implementación de mecanismos institucionales de coordinación entre los distintos niveles de gestión mediante la articulación de las políticas de planificación y de las estrategias, planes, programas y proyectos de movilidad y transporte, con la finalidad de contribuir a su funcionalidad y sustentabilidad.*

**CONSIDERANDO:** Que en la República Dominicana el trabajo es uno de los principales motivos de desplazamiento, de la demanda de movilidad y de transporte, y en este ámbito, se concentra un gran porcentaje de la accidentalidad vial.

**CONSIDERANDO:** Que dentro de los desplazamientos laborales existen dos tipologías: desplazamientos en trayecto o *in itinere* y en jornada laboral o en misión. De ahí que existan dos tipos de accidentes laborales de tránsito: accidente *in itinere* y accidentes en misión.

**CONSIDERANDO:** Que los accidentes de tránsito asociados al trabajo pueden ser sufridos por todo tipo de trabajadores, indistintamente de si laboran en organizaciones con o sin ánimo de lucro, o estas sean públicas, privadas o mixtas, o se dediquen a cualquier tipo de actividad económica y sector.

**CONSIDERANDO:** Que para la mejora de la seguridad vial, la movilidad y el transporte en la República Dominicana, es necesario contar con el concurso de las empresas y de los trabajadores, para lo cual es preciso el desarrollo de planes laborales de seguridad vial y