Artículo 42. Cuando la Secretaría General del Consejo Económico y Social entre en funciones de acuerdo con la Ley núm. 142-15, que instituye el Consejo Económico y Social, asumirá las responsabilidades delegadas a la Dirección Ejecutiva en este reglamento.

Artículo 43. El Pleno del Consejo Económico y Social es el organismo facultado para dirimir cualquier aspecto no contemplado en el presente reglamento, así como para dirimir cualquier controversia derivada de la aplicación de este.

Artículo 44. Envíese al Ministerio de la Presidencia y al Consejo Económico y Social para su conocimiento y ejecución.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los treinta y uno (31) 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. 292-20 que establece el Reglamento del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano. G. O. No. 10982 del 10 de agosto de 2020.

DANILO MEDINA
Presidente de la República Dominicana

NÚMERO: 292-20

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

CONSIDERANDO: Que la Constitución dominicana establece en su artículo 50 que “no se permitirán monopolios, salvo en provecho del Estado. La creación y organización de esos monopolios se hará por ley. El Estado favorece y vela por la competencia libre y leal y adoptará las medidas que fueren necesarias para evitar los efectos nocivos y restrictivos del monopolio y del abuso de posición dominante, estableciendo por ley excepciones para los casos de la seguridad nacional”.

CONSIDERANDO: Que la Ley núm. 63-17, de 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 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, demandan la transformación del servicio del transporte de pasajeros, exigiéndose la configuración de redes de servicios que logren la cobertura homogénea y la consolidación de operadores con la suficiente capacidad financiera y organizacional que les permita garantizar la calidad del servicio a que tienen derecho los usuarios.

CONSIDERANDO: Que el Tercer Eje Estratégico de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, establecida por la Ley núm. 1-12, plantea el objetivo de expandir la cobertura y mejorar la calidad de los servicios de transporte, orientándolos a la integración del territorio y al apoyo del desarrollo productivo, entre otros, planteándose dentro de las líneas de acción para alcanzarlo, desarrollar e implementar un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en condiciones de competencia, con libertad de participación y contratación, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y en los costos empresariales.

CONSIDERANDO: Que el tercer y el cuarto Eje Estratégico de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 plantean objetivos específicos y líneas de acción dirigidas al uso sostenible de biocombustibles en el sector transporte, a la implementación de sistemas de transporte de pasajeros ambientalmente sostenibles y al fomento de la descarbonización de la economía nacional a través de un transporte eficiente y limpio; y que el Plan Estratégico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte (INTRANT) 2018-2022 contempla el propósito del Estado dominicano de estructurar el transporte público con un enfoque orientado a lograr la reducción de externalidades negativas del transporte, tales como la congestión y el impacto ambiental.

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

VISTA: La Ley núm. 146-02, sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana, del 9 de septiembre de 2002.

VISTA: La Ley núm. 340-06 sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones, del 18 de agosto de 2006, y sus modificaciones.

VISTA: La Ley núm. 1-12, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, del 25 de enero de 2012.

VISTA: La Ley núm. 5-13, sobre Discapacidad en la República Dominicana, del 16 de enero de 2013.

VISTA: La Ley núm. 107-13, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración Pública 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 24 de febrero de 2017.

VISTO: El Plan Estratégico Nacional para la Seguridad Vial de la República Dominicana 2017-2020, de enero 2017, emitido por la Comisión Presidencial para la Seguridad Vial por mandato del Decreto núm. 263-16.

VISTO: El Plan Estratégico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) Período 2018-2022, de noviembre de 2017.

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

VISTO: El Decreto núm. 353-18, que autoriza la constitución del Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT), del 19 de octubre de 2018.

VISTO: El Decreto núm. 543-12, del 15 de septiembre de 2012, que establece el Reglamento de aplicación de la Ley núm. 340-06 y sus modificaciones.

VISTO: El Decreto núm. 363-16, del 7 de diciembre de 2016, que establece el Reglamento de aplicación de la Ley núm. 5-13.

VISTA: La NORDOM 11:2-001 sobre Accesibilidad al Medio Físico, Criterios y Requisitos Generales para un Diseño Universal.

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

REGLAMENTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO

TÍTULO I
OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN Y ACCIÓN

Artículo 1. Objeto. El presente Reglamento tiene por objeto regular la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano en las modalidades de transporte masivo y colectivo sobre vías públicas, y las condiciones que propendan por su

desarrollo bajo las pautas de obligatoriedad, universalidad, accesibilidad, eficiencia, seguridad, transparencia, responsabilidad, continuidad, calidad, razonabilidad y equidad tarifaria, establecidas en la Ley núm. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, G. O. núm. 10875 del 24 de febrero de 2017.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Este Reglamento será aplicable a todas las personas físicas y jurídicas que directa o indirectamente incidan en las operaciones de transporte terrestre de pasajeros urbano o participen en su contratación u ofrecimiento, entre ellas, los usuarios, los prestadores del servicio público de transporte o de servicios conexos del tránsito y el transporte, los propietarios de vehículos, los conductores y las asociaciones de cualquiera de los anteriores.

Artículo 3. Definiciones. Para los efectos e interpretación del presente Reglamento, y sin perjuicio de las definiciones contenidas en la Ley núm. 63-17, se adoptarán las establecidas en la *Normativa de Términos y Conceptos sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* y sus modificaciones, aprobada por el Consejo de Dirección del INTRANT, de acuerdo al *Reglamento Orgánico del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT).*

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 uso de los espacios públicos de circulación y en el acceso al servicio, eficiencia y eficacia en la circulación, protección del medio ambiente, sostenibilidad, prioridad del transporte público colectivo y masivo, atención prioritaria a las necesidades de movilidad originadas en el fomento de las áreas de menor grado de desarrollo económico, integración de los servicios y reducción de costos de los desplazamientos.

TÍTULO II
DISPOSICIONES GENERALES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS URBANO

Artículo 5. Organización del Servicio. El Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano se organizará como una red de servicios accesibles, inclusivos y eficientes para la satisfacción de las necesidades de movilización de la población en los conglomerados urbanos, a partir de una planificación holística, integral y estratégica que responda a las reglas de diseño universal y que tienda a la conformación de sistemas de transporte urbano con accesibilidad universal, sostenibles y con crecientes grados de integración física, técnica, operativa y tarifaria.

Artículo 6. Servicio urbano en el entorno interurbano o rural. Previa autorización del INTRANT, el servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano objeto del presente Reglamento podrá organizarse y ofrecerse con carácter interurbano o rural cuando para la adecuada satisfacción de las necesidades de desplazamiento de los usuarios, se requiera que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas de los servicios interurbanos o rurales sean semejantes a los del servicio urbano, sin que la división político-administrativa adoptada por el artículo 12 de la Constitución de la República Dominicana para el gobierno y la administración del Estado, pueda presentarse como un obstáculo para la organización de las soluciones de transporte que requiera la población.

Párrafo. Para el efecto, las autoridades de las diferentes demarcaciones territoriales que puedan llegar a converger en un mismo conglomerado urbano, deberán actuar de manera coordinada en el ejercicio de sus competencias en la materia, sin perjuicio de su plena autonomía funcional, normativa y patrimonial, observando en todo caso las directrices que para este tipo de servicio definan las normativas técnicas aplicables y derivadas de este Reglamento.

Artículo 7. Modalidades. El servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano se prestará de manera integrada mediante las modalidades de transporte terrestre masivo y de transporte terrestre colectivo.

Párrafo I. Al transporte terrestre masivo le corresponderá servir los corredores de transporte público de alta capacidad y los ejes de mayor demanda, así como los servicios de alimentación principal e inmediata en los nodos de transferencia de pasajeros. Al transporte terrestre colectivo le corresponderá complementar los servicios de transporte terrestre masivo y satisfacer las necesidades de desplazamiento en las zonas en las que el mismo no tenga cobertura, y en los trayectos de la última milla.

Párrafo II. Dado su carácter complementario, las modalidades del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano no configurarán categorías excluyentes y las decisiones de configuración de uno y otro modo, se adoptarán primando la satisfacción del usuario, la realización de los principios básicos de ejecución y los principios rectores de la movilidad contenidos en la Ley núm. 63-17.

Párrafo III. La organización y estructuración del transporte terrestre colectivo y del transporte terrestre masivo se desarrollará de manera articulada procurando una evolución conjunta y complementaria en dirección a la conformación de sistemas de transporte urbano que sirvan de soporte a las estrategias de desarrollo y ordenamiento territorial y de estructuración del espacio urbano adoptadas.

Párrafo IV. Contando con la previa autorización del INTRANT, los servicios de transporte terrestre colectivo y del transporte terrestre masivo podrán ser interurbanos y conectar o servir zonas rurales o regionales cuando las conclusiones de los estudios técnicos realizados indiquen la existencia de las necesidades a que se refiere el artículo 6 del presente Reglamento.

Artículo 8. Autoridad rectora del servicio. El servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano será regulado, planificado, gestionado y fiscalizado por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, quienes autorizarán su operación mediante Licencia de Operación y de acuerdo a los requisitos establecidos en el presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas.

Artículo 9. Prevención de la violencia contra la mujer y equidad de género. En la regulación, organización y autorización del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano 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 10. De los registros. Las personas físicas o jurídicas interesadas en prestar el servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, deberán inscribir en el Registro Nacional todos los vehículos, conductores, y demás participantes o elementos vinculados a la prestación del servicio establecidos tanto por la Ley núm. 63-17 como por el *Reglamento de Registro Nacional* y por el presente Reglamento. A tales efectos, el INTRANT podrá exigir al interesado la presentación de toda la información necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los citados documentos regulatorios.

Artículo 11. De las tarifas. Las tarifas para aplicar al servicio público de transporte terrestre de pasajeros serán las autorizadas por el INTRANT de conformidad con las disposiciones de la Ley núm. 63-17, el presente Reglamento y sus normativas técnica derivadas.

Párrafo. En virtud de ser una atribución exclusiva del INTRANT establecer y regular el mecanismo de recepción de los pagos y desembolsos de la tarifa para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, la gestión de la misma ha sido válidamente asignada al Fideicomiso de Movilidad y Transporte (FIMOVIT) de conformidad con las

disposiciones Decreto núm. 353-18 de fecha 19 de octubre de 2018; en consecuencia, los prestadores del servicio incorporarán los mecanismos de cobros y distribución de la tarifa en los términos y condiciones dispuestos por el INTRANT y por el Comité de Administración y Control del FIMOVIT.

TÍTULO III
AUTORIZACIONES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

CAPÍTULO I
DE LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 12. Prestadores del servicio público de pasajeros. La prestación de los Servicios Públicos de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano será ofrecida por operadores de transporte constituidos en empresas u otras personas físicas o jurídicas reconocidas por la legislación y autorizados por el INTRANT o los ayuntamientos en su respectiva jurisdicción, previa acreditación de su capacidad financiera y organizacional.

Artículo 13. 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.

Artículo 14. 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.

Párrafo I. La capacidad organizacional de las empresas, tanto las formadas por una persona física como las constituidas por una organización de personas interesadas en obtener autorización, deberán 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.

Párrafo II. En materia de instalaciones, los operadores deberán acreditar la disponibilidad de patios y talleres, en su propiedad o de terceros mediante arrendamiento, préstamo o uso o comodato (entre otros), de acuerdo al tamaño y tipología de la flota. Dichas instalaciones deberán estar dotadas de las infraestructuras básicas necesarias para la administración y operación de las rutas que les sean asignadas, de manera que se garantice una flota operativamente confiable y oportuna.

Artículo 15. 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 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 16. Licencia de operación. La prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano será autorizada por medio de la emisión de licencias de operación, expedidas por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción a favor de operadores públicos o privados titulares de permisos, contratos de concesión o autorizaciones provisionales, que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Capítulo I del Título III del presente Reglamento y sus normativas técnicas derivadas.

Párrafo I. Las licencias de operación se expiden a quien tenga el derecho a prestar un servicio, bien sea que haya accedido a él mediante permiso en los casos de modificación de los contratos vigentes con anterioridad a la promulgación de la Ley núm. 63-17, adjudicatario de un contrato de concesión o una autorización provisional para la asignación de un servicio temporal, cada una de las cuales representa el acto mediante el cual se ha realizado la asignación del servicio; una vez asignados se autoriza su prestación con la emisión de la licencia de operación, en virtud de las disposiciones de los artículos 33, 34, 37, 43, 45, 54, 55, 344 y 345 de la referida ley.

Párrafo II. Los operadores autorizados serán los únicos responsables de la prestación de los servicios y del cumplimiento de las obligaciones que del mismo se derivan; las infracciones por ellos cometidas no podrán ser declinadas a su personal de conducción y administrativo.

Artículo 17. Concesiones, permisos y autorizaciones provisionales. La prestación del servicio público de transporte de pasajeros urbano se otorgará a los operadores de transporte a través de concesiones, permisos y autorizaciones provisionales.

Artículo 18. Concesiones. Las concesiones para el servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano se realizarán mediante la adjudicación de contratos de concesión 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.

Párrafo. Cuando se haga necesario realizar procesos de selección para el otorgamiento y autorización de servicios dirigidos a la satisfacción de una demanda de usuarios, inicialmente atendida mediante contratos otorgados con anterioridad a la promulgación de la Ley núm. 63-17, dentro de los criterios de evaluación de las propuestas deberán incluirse aquellos que reconozcan, entre otros, la antigüedad de los operadores sobre dichas rutas; salvo que el proceso de selección del nuevo operador encuentre lugar en la cancelación de las concesiones o permisos otorgados a los anteriores por el incumplimiento de sus términos o del régimen legal y reglamentario aplicable.

Párrafo II. Las condiciones y requerimientos no expresados en el presente Reglamento, particulares de cada proceso determinado, deberán formar parte del correspondiente pliego de condiciones particulares elaborado por la realización de la licitación, dadas las peculiaridades y su ámbito de aplicación.

Artículo 19. Permisos. El otorgamiento de permisos para el servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano procederá en los casos de modificación de los contratos vigentes con anterioridad a la promulgación de la Ley núm. 63-17.

Artículo 20. Autorizaciones provisionales. El otorgamiento de autorizaciones provisionales para la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano se realizará en los casos indicados en los artículos 33 y 37 de la Ley núm. 63-17 y en las condiciones indicadas en el Capítulo IV del Título IV del presente Reglamento.

Artículo 21. Garantía de cumplimiento. Los prestadores del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, de conformidad con el artículo 48 de la Ley núm. 63-17, deberán depositar previamente la garantía de cumplimiento que determine el INTRANT y los ayuntamientos, y su vigencia deberá mantenerse hasta la expiración de la licencia de operación, y en los casos de afectación parcial será restablecida en el plazo que establezca la reglamentación.

Párrafo I. La garantía cubrirá el cumplimiento de las obligaciones del prestador del servicio público de transporte de pasajeros, incluso el cobro de las multas de tránsito que se encuentren vigentes y que no fueran satisfechas en término legal.

Artículo 22. 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 Parámetros Operativos* vigente y derivada de este Reglamento.

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.

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.

Artículo 23. Formalización de las licencias de operación. La autorización de los servicios otorgados mediante concesiones, permisos o autorizaciones provisionales requerirá de la formalización de la Licencia de Operación mediante su emisión y la expedición de la resolución administrativa que establezca los parámetros operativos del servicio, en lo referente a los itinerarios, trazados, frecuencias, horarios, las condiciones del parque vehicular y tarifas, y los detalles de su régimen jurídico, entre otros factores dispuestos en los actos de otorgamiento.

Párrafo. 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 al medio ambiente.

Artículo 24. Vigencia de las concesiones, permisos y autorizaciones. Las autorizaciones de los operadores con anterioridad a la promulgación de la Ley núm. 63-17 podrán ser extendidos si sus titulares acreditan oportunamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 346 de la Ley núm. 63-17, de las disposiciones contenidas en el Capítulo I del Título III del presente Reglamento y de las disposiciones regulatorias dictadas por el INTRANT. Lo anterior sin perjuicio de la modificación, reestructuración o revocación de dichas autorizaciones cuando la satisfacción del interés público lo exija.

Párrafo I. Los servicios otorgados mediante concesiones se someterán en su vigencia a las disposiciones de la Ley núm. 340-06, sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones y su Reglamento de aplicación, y las autorizaciones provisionales al tiempo necesario para superar las circunstancias que dieron lugar a su otorgamiento.

Párrafo II. En estos casos, las licencias de operación serán modificadas, suspendidas o revocadas por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, en los casos de incumplimiento de las concesiones, permisos o autorizaciones.

Artículo 25. Renovación de las licencias de operación. En virtud del artículo 45 de la Ley núm. 63-17, las Licencias de Operación para la presentación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano tendrán una vigencia de cinco (5) años y su renovación procederá por igual término, siempre que se acredite el cumplimiento de las obligaciones correspondientes por parte de su titular tres (3) meses antes de su vencimiento, con la debida ponderación de todos los resultados de las evaluaciones periódicas del servicio realizado durante su vigencia, reflejando un desempeño satisfactorio de la operación en los indicadores de calidad del servicio, en armonía con lo dispuesto en el artículo 43 y siguientes del presente Reglamento.

Párrafo. En el proceso de renovación de la Licencia de Operación, el INTRANT o los ayuntamientos en su respectiva jurisdicción, realizarán coordinada y concertadamente con el prestador del servicio los balances sobre la operación, sus resultados e impactos, introduciendo las modificaciones que se requieran sin afectar la ecuación económica establecida inicialmente.

Artículo 26. Modificación, revocación o cancelación de las licencias de operación. Las licencias de operación podrán ser modificadas, suspendidas y 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 del mismo, de acuerdo a la *Normativa Técnica para la Expedición de Licencia de Operación y Resolución de Parámetros Operativos* vigente y derivada de este Reglamento.

Párrafo I. El INTRANT dará por caducada la licencia de operación si no se realiza la pertinente renovación en los términos establecidos en el artículo 25 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.

Párrafo III. 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 otorgamiento de nuevas licencias de operación.

Párrafo IV. 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 la potencial 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 urbano.

Párrafo V. 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 núm. 63-17, tratándose de los servicios autorizados con anterioridad a su expedición, los cambios que sean necesarios 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 VI. 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 transporte público de pasajeros, sin perjuicio de la imposición de las demás sanciones aplicables de conformidad con la Ley núm. 63-17.

Artículo 27. Concurrencia de autorizaciones. Las autorizaciones a los prestadores del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano 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, las que de conformidad con lo establecido en el artículo 43 de la Ley núm. 63-17, son de propiedad del Estado.

Párrafo I. En consecuencia, el INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, podrán otorgar nuevas Licencias de Operación en la misma zona de influencia que garanticen la prestación del servicio, siempre que se configure con ella una oferta del servicio que se dirija a atender una demanda insatisfecha no estimada para efectos de las licencias previas, o se busque la ampliación de la cobertura mediante la complementación de los servicios a otorgar con aquellos inicialmente autorizados.

Párrafo II. La decisión de otorgar las nuevas licencias de operación estará basada en estudios técnicos de conformidad con la planeación estratégica desarrollada por el INTRANT, en virtud de las facultades y competencias que le otorga la Ley núm. 63-17.

Artículo 28. Transferencia de las licencias de operación. El INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, de conformidad con lo establecido por el artículo 51 de la Ley núm. 63-17, 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 reglamento y los contratos o permisos que son objeto transferencia o cesión, para desempeñarse como prestador del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros Urbano.

Párrafo. Acreditados 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 trasferencia o cesión en la libre competencia. Si a juicio de la entidad, la misma 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 29. 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 25, y se detecte que la empresa solicitante no cumple con los requisitos consignados en este Reglamento o no facilita la documentación y/o las labores de inspección requeridas, se le otorgará un plazo de quince (15) días para cumplir con los requisitos exigidos, periodo 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.

CAPÍTULO III
JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DEL SERVICIO

Artículo 30. Justificación de las autorizaciones o modificaciones por demanda insatisfecha. La autorización o modificación de servicios podrá estar justificada en la demanda insatisfecha y en la adecuación de las medidas que se dirigen a satisfacerla entendida por ésta su idoneidad para procurar la accesibilidad universal de las personas con discapacidad y la potencialidad de las mismas para garantizar los desplazamientos requeridos en condiciones que impliquen la realización de la política de movilidad, principalmente aquellos reiterados en el párrafo del artículo 4 del presente Reglamento.

Párrafo. La autorización o modificación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, podrá igualmente adoptarse como una actualización de la oferta y justificarse en la necesidad de la medida para garantizar la accesibilidad universal y el cumplimiento de los objetivos y principios de la Ley núm. 63-17.

Artículo 31. Estudios técnicos de movilidad. La 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.

Párrafo I. 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 núm. 63-17, la creación de redes de transporte público de calidad homogénea y a un precio 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.

Párrafo II. Entendiendo la importancia de contar datos e información actualizada para la toma de decisiones de la movilidad, los indicadores de la movilidad urbana y regional deberán actualizarse de acuerdo con los periodos establecidos en el *Reglamento de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad a Desarrollar por los Municipios* y sus normativas técnicas derivadas. En caso que estos periodos temporales no estén definidos, los citados indicadores deberán actualizarse al menos cada cinco (5) años y se deberán realizar estudios de movilidad completos al menos cada ocho (8) años.

Artículo 32. Transporte a solicitud. El transporte a solicitud es aquel cuya programación es siempre realizada en función de requerimientos dinámicos del servicio, configurados a partir de la comunicación periódica que los usuarios realizan de sus necesidades puntuales y que el operador registra cotidianamente a través de los canales dispuestos para ello.

Párrafo. El transporte a solicitud podrá ser implementado, previa autorización del INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, para la atención de los recorridos de última milla dirigidos a la atención de grupos vulnerables en zonas en las cuales el volumen o el flujo de pasajeros impida la estructuración de líneas de transporte público regular, en cumplimiento con el artículo 33 de la Ley núm. 63-17.

Artículo 33. Estudios de oferta y demanda. Los Estudios Diagnósticos de Oferta y Demanda podrán ser elaborados por el INTRANT y lo ayuntamientos en su jurisdicción. También podrán ser elaborados por particulares, universidades, centros de estudio, operadores de transporte, usuarios o asociaciones de unos y otros, para ser presentados al INTRANT a quienes corresponderá la valoración de su adecuada ejecución y su idoneidad técnica.

Párrafo I. Los estudios presentados, podrán ser utilizados por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción como insumos para los ejercicios de planeación estratégica, sin que puedan llegar a condicionar los análisis que ésta involucra. El INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción podrán realizar sus propios estudios para validar o complementar los resultados reflejados en los elaborados por los particulares y otras entidades.

Párrafo II. Estos estudios deberán ser elaborados siguiendo la metodología que se adopte para el efecto en la *Normativa Técnica sobre la Metodología a realizar en los Estudios Diagnósticos de Oferta y Demanda* vigente y derivada de este Reglamento. La valoración de

los estudios presentados antes de la emisión de la normativa técnica estará sujeta a su conformidad con los procedimientos establecidos de manera general en las regulaciones técnicas y metodológicas de la ciencia respectiva, garantizando en ellos la suficiente documentación y el debido soporte a sus conclusiones.

Artículo 34. Accesibilidad universal en el servicio público de transporte. En coordinación con el Consejo Nacional de Discapacidad (CONADIS), el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, en el ejercicio de sus competencias para la autorización, modificación o reestructuración del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, exigirán en las modificaciones en el transporte público existente y en el diseño de todo aquel por crearse en el país, condiciones que aseguran que las personas con discapacidad dispongan de un servicio público de transporte en condiciones de igualdad, velando por el respeto de la Ley núm. 5-13, sobre Igualdad de Derechos de las Personas con Discapacidad y su Reglamento de aplicación contenido en el Decreto núm. 363-16 y garantizarán el cumplimiento de la Norma Dominicana NORDOM 11:2-001 o aquellas que modifiquen, adicionen, complementen o sustituyan cualquiera de las anteriores.

Párrafo I. La gradualidad necesaria para la disposición de un transporte público urbano accesible a las personas con discapacidad deberá atender el porcentaje y los criterios que para su incremento se señalan en el párrafo del artículo 112 de la Ley núm. 5-13, respetando el plazo inicial de cuatro (4) años dispuesto en el artículo 49 del Decreto núm. 363-16.

Párrafo II. En todo caso, la adopción de las medidas que se dirijan al cumplimiento de los objetivos anteriores deberá estar precedida de las discusiones pertinentes al interior de las instancias de coordinación, que atendiendo lo dispuesto en el inciso primero del artículo 112 de la Ley núm. 5-13, han sido creadas por el artículo 48 de su Reglamento de aplicación contenido en el Decreto núm. 363-16.

TÍTULO IV
PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

CAPÍTULO I
DEL ACCESO A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO Y LA PRIORIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO Y MASIVO

Artículo 35. Autorización previa. Para ofrecer el servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano los prestadores deberán obtener previamente la Licencia de Operación y la resolución de parámetros operativos correspondiente siguiendo las disposiciones establecidas en la *Normativa Técnica para la Expedición de Licencia de Operación y Resolución de Parámetros Operativos* derivada del presente Reglamento. Cualquiera que ofrezca el servicio sin estar autorizado, quedará inhabilitado por el término de veinticuatro (24) meses para participar directa o indirectamente en los futuros procesos que el INTRANT o lo ayuntamientos en su jurisdicción realicen para la adjudicación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, sin perjuicio de la imposición de las multas y sanciones administrativas que correspondan de conformidad con la Ley núm. 63-17.

Artículo 36. Prioridad del transporte colectivo y masivo. Como principio rector de la movilidad, la prioridad del transporte público colectivo y masivo sobre todas las modalidades de transporte individual, implicará que las autoridades en el ejercicio de sus competencias priorizarán las acciones que permitan incentivar su uso a través del mejoramiento de la calidad del servicio.

Párrafo. No se permitirá la publicidad en las infraestructuras o equipos del transporte público colectivo y masivo que promueva la comercialización o utilización de vehículos particulares u otro tipo de servicios o vehículos que puedan desincentivar su uso.

Artículo 37. Sustitución de vehículos de dos ruedas. Las autorizaciones de transporte en motocicleta que en virtud del artículo 75 y siguientes de la Ley núm. 63-17 se otorguen o renueven, no podrán en ningún caso implicar el incremento del número de vehículos vinculado a la prestación de este servicio al momento de la expedición de la referida ley.

Párrafo I. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 347 de la Ley núm. 63-17, los vehículos de transporte de pasajeros en dos (2) ruedas que se retiren del servicio por haber superado la vida útil máxima establecida por el artículo 41 de la citada ley, deberán ser eliminados del Registro Nacional de Vehículos de Motor y demolidos de inmediato por el INTRANT, y siempre que sea necesario en virtud de la oferta del transporte masivo y colectivo y de las necesidades de los usuarios, serán sustituidos por vehículos nuevos de mayor capacidad, garantizando la equivalencia en número de sillas ofertadas.

Párrafo II. El INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, dispondrán de programas de transformación de los servicios de transporte en motocicletas, introduciendo el transporte colectivo mediante la sustitución de las unidades vehiculares de dos (2) ruedas, por otros de mayor capacidad y seguridad, en cumplimiento de lo establecido en los párrafos I y II del artículo 347 de la citada ley.

CAPÍTULO II
VEHÍCULOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 38. Asignación de vehículos. Atendiendo los resultados de la planificación estratégica desarrollada de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley núm. 63-17 y el artículo 31 del presente Reglamento, a la empresa operadora del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano se le asignará el número de vehículos necesario 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.

Párrafo II. Los vehículos podrán ser propios o de terceros, en este último caso el operador deberá acreditar el derecho al uso, mantenimiento y gestión del vehículo sin interferencia del propietario, quien no podrá incidir en la operación más allá de su rol como conductor si lo desempeñara, sin perjuicio de las responsabilidades que directamente a él asignada la Ley núm. 63-17.

Artículo 39. Vinculación de vehículos. Para el inicio de la prestación del servicio autorizado con los vehículos asignados, 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 en el artículo 39 de la Ley núm. 63-17, de la conformidad de sus características con las exigidas en el contrato o permiso en el que se otorgaron los servicios y de su amparo por la respectiva póliza de seguros de vehículo de motor obligatorio.

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 40. Características de los vehículos. Los vehículos deben reunir las condiciones de tipo, configuración, dimensiones, capacidad, peso, seguridad, tecnología, potencia, equipamiento y demás características determinadas en la *Normativa Técnica de los Vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros* 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. En todo caso, para la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano colectivo y masivo se utilizarán vehículos de dieciséis (16) pasajeros más el conductor o más, y sólo aquellos que, considerando la fecha de su fabricación, se encuentran dentro de la vida útil establecida en el artículo 41 de la Ley núm. 63-17.

Artículo 41. 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 programación. Lo propio ocurrirá por la desaparición de cualquier otra condición o característica del vehículo exigida para su incorporación en la flota del operador.

Artículo 42. 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* 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 43. Derechos y deberes de los usuarios. De conformidad con lo establecido en el artículo 38 de la Ley núm. 63-17, los usuarios del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano tendrán derecho de elección, calidad, eficiencia, seguridad y a recibir un trato equitativo y digno, que garantice los principios de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad de los servicios públicos a precios justos y razonables.

Párrafo I. Los derechos, deberes, prohibiciones y responsabilidades entre los usuarios y los operadores del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano se determinarán en la *Normativa Técnica sobre Usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros*, conforme a las disposiciones de la Ley núm. 63-17, este Reglamento y demás reglamentos vigentes.

Párrafo II. Las evaluaciones de las medidas dictadas para la organización del transporte y su modificación o reestructuración, deberán partir de la evaluación del cumplimiento y la satisfacción de estos derechos.

Artículo 44. Indicadores de calidad. La calidad de la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano será permanentemente evaluada por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, y los resultados consolidados por lo menos cada seis (6) meses. Para el efecto, se adoptarán los indicadores y los instrumentos de medición, estimación y seguimiento que verifiquen como mínimo:

a) El cumplimiento de las frecuencias o intervalos de servicios en función de la programación de cada ruta o sistema de rutas.
b) El cumplimiento de los términos y especificaciones de los manuales de operación de los sistemas integrales de rutas.
c) El cumplimiento de los protocolos de supervisión y de los planes de mejoramiento del servicio.
d) Las desviaciones en las rutas y la alteración en la aplicación de horarios y cupo.
e) La utilización de los servicios auxiliares existentes, en función de la localización de las instalaciones y las rutas que operen en su cercanía.

Artículo 45. Índices requeridos. En las autorizaciones otorgadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, deberá como mínimo incluirse un Indicador de Calidad del Servicio (ICS) que considere cada uno de los siguientes índices:

1. **Índice de Cumplimiento de despachos programados (IC):** Relación entre los itinerarios despachados por el operador y la cantidad de itinerarios programados a dicho operador, incluyendo las adiciones y cancelaciones autorizadas por el INTRANT.

$$I_{C} = \frac{D_{e}}{D_{p}}$$

Donde:

I_{C} : Índice de Cumplimiento del Operador
De: Itinerarios despachados por el operador en el periodo evaluado
Dp: Itinerarios programados en según el plan de servicios de operación vigente, más las adiciones generadas y menos las cancelaciones, ambas autorizadas por el INTRANT en el periodo evaluado.

2. **Índice de Puntualidad al despacho del Operador (IP):** Relación entre la cantidad de itinerarios puntuales realizados en cumplimiento de los itinerarios y frecuencias programadas y la totalidad de los itinerarios realizados, incluyendo los que no cumplieron puntualmente los horarios pero que se aceptaron como aprobados, según el plan de operación vigente.

$$I_{P} = \frac{I_{e}}{I_{e}} + F_{a}$$

Donde:

I_{P} : Índice de Puntualidad al despacho del Operador
I_{e} : Cantidad de itinerarios efectuados y tomados como cumplidos puntualmente según los horarios del plan de servicios de operación vigente.
I_{e} Cantidad de itinerarios ejecutados por el operador en el período evaluado. Para la medición del Índice de Puntualidad se excluirán los itinerarios que hayan sido afectados por reprogramación de la ruta, generada por situaciones de orden público o que estén fuera de control del operador.
F_{a}: Factor de ajuste en consideración a las externalidades que pudieran afectar este índice y que no estuvieran mitigadas dentro de las mismas consideraciones del índice, que se aplicará así, en caso de no tener información adicional para determinarla:

Valores del Factor de Ajuste F_a

F_a	0.25

3. **Índice de Operación del operador (IO):** Refleja el comportamiento del operador durante la operación y es el resultado de la relación entre el número de eventos con calificación satisfactoria, en relación con la cantidad de inspecciones realizadas en período medido.

$$I_O = \frac{I_S}{I_O}$$

Donde:

I_O : Índice de Operación del Operador
I_S : Itinerarios evaluados que cumplen a satisfacción los criterios de operación
I_O : Itinerarios evaluados

4. **Índice de Estado de los autobuses del operador (IE):** Refleja el estado de los vehículos (aseo, fallas mecánicas, imagen, cumplimiento de normas ambientales, entre otros), durante la operación y es el resultado de la relación entre el número de eventos con calificación satisfactoria, en relación con la cantidad de inspecciones realizadas en período medido.

$$I_E = \frac{I_S}{I_O}$$

Donde:
I_E : Índice de Estado de los autobuses del Operador
I_S : Itinerarios evaluados que cumplen a satisfacción los criterios de estado de los vehículos
I_O : Itinerarios evaluados

Párrafo. La revisión, medición y cálculo de los índices que conforman el Indicador de Calidad del Servicio (ICS), el INTRANT aplicará la Ley núm. 63-17, la *Normativa Técnica de Indicadores de Calidad y Desempeño* derivada de este Reglamento, el *Reglamento de la Inspección Técnica-Vehicular*, normativas técnicas vigentes y los criterios específicos que se establezcan en cada permiso, contrato o autorización temporal de operación. Antes de la emisión de la Normativa Técnica derivada, estas condiciones corresponderán a lo determinado en la Ley núm. 63-17, los reglamentos, normativas vigentes y los permisos, contratos o autorización temporal de operación.

Artículo 46. Estándar de calidad y desempeño. La verificación del cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias y las evaluaciones de calidad y desempeño requeridas para la renovación de las licencias de operación, deberán ser el resultado de la medición de los indicadores desarrollados para realizar el seguimiento de la prestación adecuada del servicio.

Párrafo I. Conforme a la *Normativa Técnica de Indicadores de Calidad y Desempeño* vigente y derivada del presente Reglamento, se introducirán como criterios de cada uno de los índices que se establezcan, aquellos que reflejen las obligaciones de los actores que intervienen en el ofrecimiento y prestación del servicio público cuya licencia de operación se solicita renovar.

Párrafo II. El INTRANT indicará en cada permiso, contrato o autorización temporal de operación los criterios y consecuencias relacionadas con la deficiencia en la calidad del servicio conforme los resultados de la medición de los mencionados índices y el indicador de calidad del servicio.

CAPÍTULO IV
REGULARIDAD, CONTINUIDAD Y COBERTURA DEL SERVICIO

Artículo 47. Licencias de operación temporales. El INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, garantizarán la cobertura, regularidad y continuidad del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano; ante el surgimiento de necesidades extraordinarias y temporales del servicio que superen la capacidad instalada o ante la interrupción o disminución del servicio por cualquier causa que se ubique en el operador del servicio 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 y de todos los que atiendan la convocatoria clasificarán aquellos que estén en la capacidad de iniciar operaciones dentro del tiempo requerido, con los vehículos más adecuados en términos de tipología y edad de la flota y sin afectar los servicios a él 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.

Párrafo III. Las licencias temporales se dirigen a restablecer la prestación del servicio que el operador inicialmente autorizado se ve en imposibilidad de satisfacer, por lo que siendo la misma una medida dictada en atención a las necesidades de los usuarios y como consecuencia de las alteraciones del servicio, no requiere para su emisión la declaración de la responsabilidad del titular original de la autorización, ni la configuración de una infracción al régimen legal, reglamentario o contractual del servicio público de transporte. La conducta del operador de transporte inicialmente autorizado y su responsabilidad por la interrupción o reducción del servicio, será valorada con el pleno respeto de las garantías propias del debido proceso, con independencia de las medidas provisionales adoptadas, dentro del procedimiento sancionatorio que para la investigación de su conducta se realice.

Artículo 48. Abandono del servicio. Se entenderá abandonado el servicio cuando durante un periodo 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, es decir obtener una calificación al Índice de Cumplimiento entre 0.7 y 0.5.

Párrafo I. Cuando dentro de un mismo año, el operador autorizado incurra en dos (2) ocasiones en abandono de la presentación 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, permiso 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 49. Suspensión del servicio público. Se entenderá suspendido el servicio público cuando durante un periodo 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, es decir obtener una calificación al Índice de Cumplimiento menor a 0.5, 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 de la autoridad, la misma procederá a la revocación de la licencia de operación de la ruta o sistemas de rutas de que se trate, 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 los artículos 20 y 47 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 50. Modificación de las licencias y reestructuración de la red de servicios. La modificación de las licencias de operación y la reestructuración de la red de servicio son los instrumentos a disposición del INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, para mantener la pertinencia de los servicios autorizados y garantizar el cumplimiento de su función de satisfacer las dinámicas necesidades de movilización de la población y los

principios de la movilidad urbana de la República Dominicana, sin desconocer la rentabilidad adecuada para los prestadores del servicio, pero sin que ello implique la asunción por parte de la autoridad de los riesgos que sobre la misma a los operadores se les asignan.

Párrafo I. La modificación de las licencias de operación apunta en dirección a conservar o mejorar la calidad del servicio y el equilibrio económico en una ruta o sistema de rutas, a través de la variación de los itinerarios, frecuencias de paso y número de vehículos autorizados. La modificación de la ruta procede como una calibración de la oferta que se encuentra necesaria de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y los ejercicios de planeación de la autoridad competente.

Párrafo II. La reestructuración de la red de servicios se dirige a expandir la red o intervenir transversalmente en la oferta procurando la funcionalidad del sistema. Mientras la modificación se dirige a la calibración, la reestructuración implica un rediseño de los diferentes elementos que permiten la configuración de la oferta.

Artículo 51. Iniciativa para la modificación y reestructuración. Las modificaciones procederán por solicitud de los operadores autorizados, los usuarios o asociaciones de usuarios o de oficio por el INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, siempre que los estudios técnicos permitan concluir su necesidad y conveniencia.

Párrafo. La reestructuración de la red de servicio procederá como resultado de los ejercicios de planeación estratégica que corresponden exclusivamente a cada autoridad en su respectiva jurisdicción.

Artículo 52. Integración del servicio. La integración del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano responderá a una necesidad identificada como resultado de un estudio técnico, en donde se establezcan sus condiciones técnicas, financieras y jurídicas. La integración se dirigirá a garantizar la adecuada cobertura del servicio, la disminución de los tiempos de desplazamiento y los costos del servicio, entre otros.

Párrafo I. La integración podrá ser física, operativa, tarifaria, intramodal e intermodal y su implementación será progresiva y operará por disposición de la autoridad competente. Su introducción podrá ordenarse mediante la modificación de las licencias de operación o la reestructuración de la red de servicios.

Párrafo II. La integración del servicio urbano e interurbano se realizará con criterios técnicos de modelación de transporte que privilegien los tiempos de desplazamiento y la calidad y cobertura del servicio. El transbordo de los usuarios no podrá imponerse como una condición, que, en detrimento de la calidad del servicio, se dirija exclusivamente a mantener o preservar el mercado de cada modalidad en beneficio de un sector empresarial o fundamentarse en los límites territoriales de las diferentes jurisdicciones.

Párrafo III. Corresponderá a la autoridad determinar el valor de las tarifas integradas en función de los impactos de las reestructuraciones de la red de servicios en la demanda de usuarios y en los costos de prestación del servicio para los operadores de transporte involucrados. Las eficiencias a que puedan dar lugar las integraciones de servicios no acrecentarán en ningún caso las utilidades de los operadores y deberán destinarse a la disminución de la tarifa, a la constitución de fondos para su estabilización o la disposición de servicios adicionales que amplíen la cobertura o mejoren la calidad y comodidad del servicio al usuario.

Artículo 53. Sistemas tecnológicos. Los titulares de las licencias de operación adoptarán los mecanismos y sistemas electrónicos para el cobro y pago tarifario en las redes de transporte urbano e interurbano, como una condición para su continuidad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano.

Párrafo. Atendiendo lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 326 de la Ley núm. 63-17 y de conformidad con lo establecido en el literal b), del numeral 3 del artículo 325 de la misma disposición, el incumplimiento del operador de sus obligaciones de instrumentación de sistemas tecnológicos o inteligentes de cobro de tarifas, mantenimiento, seguridad, control y fiscalización del sistema de transporte dará lugar a la revocación de la licencia de operación y a la terminación del contrato de concesión, permiso o autorización.

CAPÍTULO V
DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 54. Uso de paradas, paraderos viales, terminales y servicios conexos. El operador del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano, sus agentes o dependientes, y en general cualquier persona autorizada para la prestación del servicio, deberá hacer uso de las infraestructuras aprobadas, reguladas y supervisadas por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción, para la prestación del servicio, la atención de los usuarios y para dejar o recoger los pasajeros. No podrá dejarse o recogerse pasajeros por fuera de los paraderos autorizados, terminales de integración o transferencia, en los corredores y trayectos establecidos.

Párrafo. Las disposiciones sobre las infraestructuras aprobadas, reguladas y supervisadas por el INTRANT estarán establecidas en la *Normativa Técnica sobre el Diseño de Terminales y Paraderos de Pasajeros Urbano.*

Artículo 55. Duración máxima de conducción. Ningún conductor de vehículo de transporte de pasajeros podrá exceder los tiempos máximos de conducción que se establecen a continuación:

a) **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.

b) **Conducción diaria:** El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de doce (12) horas acumuladas en un período de veinticuatro (24) horas.

c) **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).

d) **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.

Párrafo. El operador de transporte conservará los registros y facilitará su inspección por el INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción, para la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 56. 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 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.

Párrafo I. Para el efecto y 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 de ser exigible al operador de transporte. La asistencia prestada no constituirá reconocimiento de responsabilidad.

Artículo 57. Limitación de velocidad. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 266 de la Ley núm. 63-17, sobre lugares de velocidad regulada y lo dispuesto en el artículo 268 de la misma sobre límites máximos en zona urbana residencial, en zonas escolares y en las estaciones de peaje, los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros urbano que se encuentren prestando el servicio, en ningún caso podrán circular a más de sesenta (60) kilómetros por hora.

TÍTULO V
DOCUMENTACIÓN OBLIGATORIA DURANTE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 58. Documentación. El prestador del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano dotará al chofer de cada vehículo autorizado para el servicio, los documentos siguientes:

1. Certificado de registro de propiedad o matrícula.
2. Licencia de conducir del conductor, vigente y adecuada a la categoría del vehículo.
3. Copia de las pólizas de seguro exigidas vigente.
4. Marbete de inspección técnica vehicular vigente.
5. Rótulo de autorización.
6. Tablilla de identificación personal.
7. Tablilla de despacho.

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 conforme las disposiciones que regulan la materia.

Artículo 59. 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.

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.

Artículo 60. Tablilla de despacho. 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 sistemas tecnológicos para la gestión y control de la flota, no se exigirá la expedición de planillas de despacho.

Artículo 61. 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.

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 implique que los servicios quedarán desatendidos o sobreofertados en donde se adicionan.

TÍTULO VI
OBLIGACIONES Y RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 62. Obligaciones del titular de la licencia de operación. En virtud de lo establecido en el artículo 49, numeral 16, de la Ley núm. 63-17, los prestadores del servicio público de transporte terrestre de pasajeros urbano responderán por el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la ley, en el presente Reglamento, en los contratos de concesión, licencias de operación, permisos o autorizaciones provisionales, así como de los contratos de asociación de operadores autorizados por el INTRANT o los ayuntamientos en su jurisdicción.

Párrafo I. Las sanciones por infracciones al régimen legal y reglamentario en ellos se detallan, mientras que las infracciones a las licencias de operación, permisos o autorizaciones provisionales se establecerán en cada uno de ellos y se armonizarán con lo dispuesto en la Ley núm. 63-17 y en el presente Reglamento, dirigiéndose a garantizar la prestación adecuada del servicio en los términos autorizados.

Párrafo II. Las actuaciones para la imposición de cualquier consecuencia por la infracción de las obligaciones pactadas en los contratos, permisos o autorizaciones provisionales deberán garantizar el cumplimiento del principio del debido proceso y los deberes de la Administración Pública en sus actuaciones y procedimientos consagrados en la Ley núm. 107-13, del 6 de agosto de 2013, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración Pública y de Procedimiento Administrativo.

Artículo 63. 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 núm. 63-17.

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.

Párrafo II. De acuerdo con lo establecido en el párrafo del artículo 285 de la Ley núm. 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.

TÍTULO VII
NORMATIVAS TÉCNICAS DERIVADAS

Artículo 64. Normativas Técnicas derivadas. Para el desarrollo de las disposiciones del presente Reglamento, el INTRANT emitirá las normativas técnicas siguientes:

a) Normativa Técnica de Indicadores de Calidad y Desempeño.
b) Normativa Técnica para la Expedición de Licencia de Operación y Resolución de Parámetros Operativos.
c) Normativa Técnica de los Vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros.
d) Normativa Técnica sobre la Metodología a realizar en los Estudios Diagnósticos de Oferta y Demanda.
e) Normativa Técnica de Estructuración Tarifaria para Transporte Público de Pasajeros en Autobuses.
f) Normativa Técnica sobre el Diseño de Terminales y Paraderos de Pasajeros.
g) Normativa Técnica para la Coordinación del INTRANT con los ayuntamientos.
h) Normativa Técnica sobre Usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros.

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 técnico, 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 TRANSITORIAS

Artículo 65. Acreditación de capacidad financiera y organizacional. En virtud de lo establecido en el párrafo del artículo 345 y en párrafo II del artículo 346 de la Ley núm. 63-17, los titulares de la licencia de operación disponen de un plazo de dieciocho (18) meses contados a partir de la promulgación de la Ley núm. 63-17, para acreditar la capacidad financiera y organizacional.

Párrafo. Los operadores que no acrediten dentro del tiempo estipulado las condiciones indicadas, les será retirada la autorización y se otorgarán nuevas concesiones con base en diferentes criterios que reconozcan, entre otros, su antigüedad sobre las rutas y las actuales necesidades de movilidad de los usuarios.

Artículo 66. Personería jurídica. Las personas físicas y jurídicas, asociaciones u organizaciones prestadoras del servicio 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.

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.

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.

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.

Artículo 67. 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 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 urbano.

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.

DADO en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los treintiún (31) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020); año 177 de la Independencia y 157 de la Restauración.

DANILO MEDINA