

RESEÑA HISTORICA

Tipo de Institución	Entidad desconcentrada
Código Institución	123
Fecha de Creación	30 de Marzo de 2016
Breve Reseña Histórica	<p>El Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT) fue creado por el Poder Legislativo mediante Decreto No. 155 2015 de 17 de diciembre del año 2015, y publicado en fecha 30 de marzo de 2016, específicamente en el título 2 Autoridad en Materia de Transporte, capítulo 1 Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT) , Artículo 4 Se crea el Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT) como una entidad desconcentrada de la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), con su propio presupuesto, cuya competencia se extiende a todo el territorio del Estado. Es atribución exclusiva del Instituto la aplicación de ésta ley y su reglamentación. Para el desempeño de sus funciones cuenta con una estructura operativa integrada por delegados regionales, departamentales y locales en su caso; quienes tienen las atribuciones que expresamente le estipule el reglamento de la ley o del Instituto.</p>
Dirección	<ol style="list-style-type: none">1. TEGUCIGALAPA<ol style="list-style-type: none">a) Edificio Ejecutivo, ubicado en la colonia Tepeyac, Boulevard Juan Pablo II, frente a Indufesa Doit Center, Contiguo a la Secretaría de la Presidencia Edificio Centro Ejecutivo las Lomas Anexo (CELL Anexo), de la Ciudad de Tegucigalpa Municipio del Distrito Central, del Departamento de Francisco Morazán.b) Colonia Florencia Norte, calle del Colegio de Ingenieros, frente a EDUCREDITO, de la Ciudad de Tegucigalpa Municipio del Distrito Central, del Departamento de Francisco Morazán.2. SAN PEDRO SULA<ol style="list-style-type: none">a) 11 avenida 4ta y 5ta Calle del Barrio Guamilito, de la Ciudad de San Pedro Sula, Departamento de Cortes

RESEÑA HISTORICA

3. CHLUTECA

- a) Barro el Recreo una cuadra antes de la Quesera Sampile, frente a la Constructora Lema, de la Ciudad de Choluteca del Departamento de Choluteca.

4. LA CEIBA

- a) Calle al Muelle de cabotaje, a mano izquierda antes de llegar al restaurante arrecife, antes llamado skipe, muro de color amarillo y azul, de la Ciudad de La Ceiba, del Departamento de Atlántida.

Visión

Somos una entidad que regula el cumplimiento de las normativas del sistema de transporte terrestre, procesos operativos y la formación de pilotos para mejorar la calidad de la operatividad y la seguridad de los usuarios del transporte terrestre

Misión


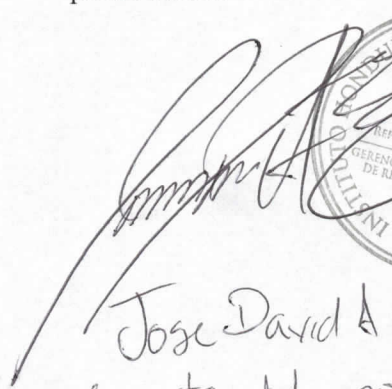
Ser reconocidos como la entidad reguladora de un sistema de transporte terrestre eficaz e integral, que brinda calidad y seguridad a los usuarios contribuyendo al desarrollo económico y competitividad del país

Objetivo Estratégico

Mejorar la calidad del sistema del transporte terrestre, mediante la regulación de las condiciones de prestación del servicio y la educación vial.

Objetivos Operativos

- a) Emitir reglamentos legales y normativas especiales que conlleven a la operatividad del servicio de transporte.
- b) Certificar la calidad y seguridad de servicio de las unidades de transporte de carga y pasajeros.
- c) Formar y capacitar a los Pilotos del servicio público de transporte en todas sus modalidades y particulares.



Jose David Anzola
Gerente Administrativo y de RRHH

Poder Legislativo

DECRETO No. 155-2015

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que de conformidad al Artículo 245 Atribuciones 30 y 35, es potestad del Presidente de la República, dirigir la política económica y financiera del Estado, crear, mantener los servicios públicos y tomar las medidas necesarias para el buen funcionamiento de los mismos.

CONSIDERANDO: Que la Administración Centralizada y Descentralizada requiere de mecanismos más ágiles para responder a los requerimientos de la población a efecto de prestar los servicios públicos de la mejor manera posible en el marco de la Ley.

CONSIDERANDO: Que conforme al Artículo 59 de la Constitución de la República, la persona humana es el fin supremo de la sociedad y del Estado.

CONSIDERANDO: Que la Ley de Transporte Terrestre aprobada mediante Decreto Ejecutivo Número 319 de fecha 17 de Febrero de 1976 requiere ser actualizada a la realidad nacional.

CONSIDERANDO: Que de conformidad a la Atribución 1 del Artículo 205 de la Constitución de la

República, es potestad del Congreso Nacional, crear, decretar, interpretar, reformar y derogar las leyes.

PORTANTO,

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE HONDURAS

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Esta Ley es de orden público, tiene por objeto establecer la estructura administrativa y funcional de los organismos competentes para su aplicación, asimismo regular la forma, condiciones y requisitos necesarios a que debe estar sujeta la prestación del servicio público y especial de transporte terrestre de personas, carga o mercancías.

ARTÍCULO 2.- La finalidad primordial de esta Ley es la de obtener para los Usuarios del servicio público y especial de transporte, las mayores y mejores condiciones de calidad, seguridad, comodidad, eficiencia, economía y representatividad establecidas bajo el principio de equidad en cuanto a la inversión realizada por los prestadores del mismo en consonancia con los tratados internacionales

sobre la materia ratificados por el Estado de Honduras, de los cuales es signatario.

Se debe garantizar a los Usuarios representatividad en la toma de decisiones.

ARTÍCULO 3.- Para los efectos de aplicación e interpretación de la presente Ley y sus reglamentos, se entiende por:

1) **ANTIGÜEDAD DE LA UNIDAD:** Período máximo permitido para que una Unidad de transporte pueda ser utilizada en la prestación del servicio.

2) **CARGA:** Las mercaderías, semovientes, cosas o especies y todo tipo de bienes o mercancías, que son trasladados de un lugar a otro por vehículos automotores u otro medio de transporte terrestre.

3) **CARGA SOBREDIMENSIONADA:** Aquella que sobrepasa las medidas de las especificaciones técnicas legales autorizadas.

4) **CARGA ESPECIALIZADA:** Productos que requieren de un manejo diferenciado, específico y especial por constituir riesgo para la salud de la población y el medio ambiente o, que requiera equipo especializado para su transporte.

5) **CATEGORÍA DE SERVICIO:** Es la calidad de servicio público de transporte en atención a su rapidez, precio y otras condiciones que se establezcan.

6) **CERTIFICADO DE OPERACIÓN:** El documento necesario para operar legalmente un vehículo automotor o uno sin tracción propia, destinado al servicio de transporte público o especial.

7) **CERTIFICADO DE VEHÍCULOS:** Constancia de que un vehículo destinado a la prestación del servicio ha aprobado satisfactoriamente, por órgano calificado, el proceso de verificación sobre el estado de funcionamiento, mecanismos de seguridad, comodidad y otros necesarios que a juicio del Instituto debe disponer.

8) **CERTIFICADO DE PILOTOS:** Constancia de que una persona natural que labore o pretenda laborar en un vehículo destinado a la prestación del servicio, ha aprobado satisfactoriamente por órgano calificado, el proceso de verificación sobre su capacidad, aptitud y otras cualidades necesarias que a juicio del Instituto debe poseer.

9) **CONCESIÓN:** Autorización que el Estado otorga, a través del Instituto, a personas naturales o jurídicas para que puedan gozar del derecho de explotar de forma comercial la prestación del servicio de transporte.

10) **CONCESIONARIO:** La persona natural o jurídica que goza de un Permiso de Explotación y Certificado de Operación para explotar comercialmente el servicio de transporte bajo las condiciones y requisitos fijados en esta Ley.

- 11) **CONSORCIO OPERATIVO:** Es el grupo de empresas individual o colectivamente considerado que se reúnen para operar de manera conjunta, manteniendo su independencia financiera y jurídica, estableciendo una estructura de segundo nivel para lograr una planificación única de los servicios que concurren en un corredor vial común, planificación de los servicios, su control, su estadística de operación, los sistemas de comunicación, diseño de rutas, esquemas de inversiones, implementación de tecnología y topología de flota; determinados a través de niveles técnicos establecidos por el Instituto.
- 12) **CORREDOR COMÚN:** Es el trayecto que comparten dos (2) o más rutas regulares, razón por la cual no es exclusivo de ningún operador.
- 13) **DEMANDA EXTRAORDINARIA:** Es el requerimiento del servicio de transporte colectivo que excede de forma temporal las previsiones originales de la operación del servicio y, que se origina en actividades ocasionales y de poca duración, tales como la Semana Santa, vacaciones de medio año y actividades de fin y principio de año.
- 14) **DISMINUCIÓN DE LA DEMANDA:** Es el requerimiento del servicio de transporte colectivo que disminuye las previsiones originales que sirvieron de base al otorgamiento de la concesión, debido a la disminución poblacional o a la variación de las condiciones operativas.
- 15) **EL INSTITUTO:** Instituto Hondureño del Transporte Terrestre, que puede identificarse con sus iniciales (**IHTT**), es el órgano encargado de la ejecución de esta Ley.
- 16) **ESTACIÓN O PARADA:** Es el sitio destinado, dentro de una ruta, a la detención momentánea de un vehículo, para embarcar o desembarcar personas o carga.
- 17) **ESTACIONES TERMINALES PARA SERVICIO DE TRANSPORTE:** Son locales en que se reciben y despachan los vehículos destinados al transporte terrestre.
- 18) **EXTENSIÓN DE RUTA:** Es la ampliación de una concesión ya otorgada, que no exceda de veinte (20) kilómetros adicionales.
- 19) **EXCESO DE PASAJEROS:** Es el número de pasajeros que excede lo establecido en el permiso de operación de la Unidad correspondiente
- 20) **HORARIO:** Es la frecuencia cronológica en que prestan el servicio, los vehículos de transporte que gocen de una concesión otorgada por el Estado.
- 21) **INTINERARIO:** Son lugares y las escalas entre los cuales se preste el servicio de transporte público.
- 22) **LA LEY:** Es esta Ley de Transporte Terrestre de Honduras.
- 23) **LICENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE:** Es el documento que contiene la autorización para que

una persona determinada pueda ser Piloto de una Unidad de transporte terrestre.

24) **OPERARIO:** La o las personas ayudantes u otros operarios afines de los Pilotos.

25) **PILOTO:** La persona que conduce un vehículo automotor, bajo su responsabilidad inmediata y con la Licencia otorgada por la Autoridad competente.

26) **PERMISO DE EXPLOTACIÓN:** Es el acto administrativo del Instituto, por medio del cual, se autoriza la prestación del servicio de transporte terrestre conforme esta Ley y sus Reglamentos.

27) **RUTA:** Trayecto que recorren, entre dos (2) puntos autorizados por el Instituto, ya sean estas carreteras, caminos, calles y avenidas de la red vial del País, los vehículos de transporte remunerado de personas.

28) **SERVICIO INTERNACIONAL DE PERSONAS Y CARGA:** Es el servicio de transporte que los Concesionarios realizan de un país a otro; el que es prestado con vehículo dentro del territorio nacional.

29) **SERVICIO INTERNACIONAL DE PERSONAS Y CARGA EN TRÁNSITO:** Es aquel servicio que solamente pasa en tránsito por el territorio hondureño.

30) **SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO (STP):** Es el servicio que se presta para satisfacer la demanda de transporte de personas y de carga, en vehículos

automotores con placas de alquiler mediante el pago de una tarifa o precio determinado.

31) **SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL (STE):** Es el que se presta para estudiantes, trabajadores, grupos sociales y religiosos, transporte privado de carga y otros afines, mediante pago de un precio determinado.

32) **SISTEMA AUTOMÁTICO:** Procedimiento especial reglamentado por el Instituto para la renovación de concesiones.

33) **TARIFA:** Es el precio a pagar por el Usuario al Concesionario de transporte remunerado de personas y de carga, autorizado por el Instituto.

34) **TRANSPORTE COLECTIVO:** Es el servicio público de transporte remunerado de personas en vehículos como autobuses, microbuses y otras modalidades de transporte masivo.

35) **SERVICIO DE TRANSPORTE DE ESTUDIANTES:** Es el servicio que se presta únicamente a estudiantes de preescolar, primaria, secundaria, educación técnica y universitaria, hacia y desde los centros educativos públicos o privados u otros estudiantes que requieran del servicio de transporte.

36) **TRANSPORTE DE TURISMO:** Es aquel servicio que es contratado para satisfacer de manera general las necesidades de las personas que realizan

desplazamientos relacionados con actividades recreativas, deportivas, culturales o de ocio.

37) **USUARIO:** Es aquella persona natural o jurídica que contrata o utiliza habitualmente el servicio público de transporte mediante el pago de una tarifa o precio determinado, en su caso.

38) **UNIDAD:** Es el vehículo destinado a la prestación del servicio de transporte público o especial.

TÍTULO II

AUTORIDAD EN MATERIA DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

INSTITUTO HONDUREÑO DEL TRANSPORTE TERRESTRE (IHTT)

ARTÍCULO 4.- Se crea el **INSTITUTO HONDUREÑO DEL TRANSPORTE TERRESTRE (IHTT)**, como una entidad desconcentrada de la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), con su propio presupuesto, cuya competencia se extiende a todo el territorio del Estado. Es atribución exclusiva del Instituto la aplicación de esta Ley y su reglamentación. Para el desempeño de sus funciones cuenta con una estructura operativa integrada por delegados regionales, departamentales y locales en su caso; quienes tienen las atribuciones que expresamente le estipule el Reglamento de la Ley o del Instituto.

ARTÍCULO 5.- Para garantizar la eficacia y eficiencia del Sistema de Transporte Terrestre, el Instituto está en la obligación de:

- 1) Velar por el cumplimiento de esta Ley y sus Reglamentos;
- 2) Asegurar la adecuada utilización de los recursos disponibles y su máximo rendimiento;
- 3) Coordinar sus actuaciones bajo los principios de unidad de criterio, celeridad y simplificación de sus procedimientos, en observancia de la Ley de Procedimiento Administrativo;
- 4) Velar por que se respeten los principios del servicio público y especial, así como la protección del ambiente;
- 5) Dar cumplimiento a la Ley de Procedimiento Administrativo, respetando el debido proceso;
- 6) Supervisar y velar la calidad del servicio por parte de los concesionarios de transporte de personas, para lo cual puede dictar las medidas cautelares necesarias para garantizar la continuidad y eficiencia del servicio público, entre ellas: la sustitución temporal o permanente del concesionario del servicio, especialmente cuando se ponga en riesgo la vida y seguridad de los Usuarios; y,

7) Atender las demandas de los Usuarios en las políticas de mejoramiento de la calidad del servicio regulado.

ARTÍCULO 6.- El Instituto está conformado en su estructura general por los organismos siguientes:

- 1) La Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT);
- 2) El Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CATT);
- 3) La Inspectoría General del Transporte Terrestre (IGTT);
y,
- 4) La Escuela Nacional del Transporte Terrestre (ENTT).

ARTÍCULO 7.- Lo dispuesto en el Artículo que antecede no se debe entender, como limitación a la creación, función o modificación futura de otras instancias de la administración pública, cuando se considere necesario para el mejor funcionamiento del Instituto.

CAPÍTULO II

COMISIÓN DIRECTIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE (CDTT)

ARTÍCULO 8.- El Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT), es dirigido por la Comisión Directiva que está integrada por tres (3) comisionados y una Secretaría General. Los comisionados duran en su cargo tres (3) años, nombrados y removidos con causa justificada

por el Presidente de la República, de una lista de seis (6) candidatos propuestos por el Consejo Asesor. Deben ser seleccionados mediante mecanismos transparentes y públicos. Los relacionados tres (3) comisionados deben tener conocimiento especializado o experiencia, en cualquiera de los campos siguientes:

- 1) Comisionado especialista en el rubro;
- 2) Comisionado especialista en administración; y,
- 3) Comisionado especialista en finanzas.

La presidencia debe ser rotativa cada año por decisión del Presidente de la República, para garantizar la continuidad en las acciones institucionales se nombrará en años diferentes a los comisionados(as).

ARTÍCULO 9.- Para ser miembro de la Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT), se deben reunir los requisitos siguientes:

- 1) Ser hondureño por nacimiento;
- 2) Poseer Título Universitario;
- 3) Contar con experiencia profesional de al menos diez (10) años, con conocimientos sobre el transporte terrestre;

- 4) Estar en el pleno goce de sus derechos civiles y ser de reconocida honorabilidad;
- 5) No ser concesionario directo ni indirecto del servicio de transporte, ni encontrarse en alguna circunstancia que pudiere provocar conflicto de interés como miembro de la Comisión Directiva. Esta prohibición se extiende a los parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad y el segundo de afinidad;
- 6) No ser pariente dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad de los titulares de los Poderes del Estado; y,
- 7) No tener cuentas pendientes con el Estado.

ARTÍCULO 10.- La Presidencia de la Comisión debe recaer sobre aquél de los Comisionados a quien el Presidente de la República designe para ello, rotándolo anualmente, son sus atribuciones las siguientes:

- 1) Ejercer la representación legal del Instituto;
- 2) Velar por el cumplimiento de las condiciones particulares establecidas en los Permisos de Explotación y Certificados de Operación; y,
- 3) Nombrar y remover de su cargo a los Gerentes, Jefes de División, Jefes de Departamento y demás funcionarios y empleados del Instituto, que se

consideren necesarios para el eficaz funcionamiento del mismo y la aplicabilidad de la presente Ley.

ARTÍCULO 11- Son atribuciones de la Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT) las siguientes:

- 1) Cumplir y hacer cumplir con esta Ley y sus reglamentos, así como los tratados y acuerdos internacionales ratificados por Honduras en materia de Transporte.
- 2) Clasificar las rutas, establecer categorías de servicio y autorizar la instalación y funcionamiento de terminales de transporte, cuando lo considere procedente de conformidad a la reglamentación que al efecto se emita;
- 3) Otorgar, renovar, modificar y cancelar en su caso, Permisos de Explotación y Certificados de Operación así como permisos especiales; autorizar las licencias de conducir y certificaciones a los Pilotos del Transporte Terrestre, previo al cumplimiento de los requisitos legales;
- 4) Autorizar la adquisición, enajenación y gravamen de los bienes y los servicios que requiera el Instituto, igualmente cualquier otro acto o contrato sobre dichos bienes y servicios que persiga los fines propios de la Institución y la efectiva aplicación de la Ley, suscribiendo los contratos necesarios para tal efecto;
- 5) Aprobar, modificar y regular las tarifas del transporte público;
- 6) Establecer la organización administrativa y técnica del Instituto y sus dependencias;

- 7) Contratar el personal técnico y profesional especializado para la elaboración de los estudios socioeconómicos, de factibilidad y de mercado, como requisito previo que sirva de ilustración para la aprobación y modificación de las tarifas, así como para el otorgamiento de nuevas concesiones;
- 8) Constituir fideicomisos para los fines que estime conveniente en el marco de esta Ley;
- 9) Emitir los reglamentos necesarios para la efectiva aplicación de esta Ley, así como para el adecuado funcionamiento del el Instituto, sin violentar los derechos fundamentales consagrados en la Constitución de la República, incluyendo la libre competencia y aquellos tendientes a promover la inversión; para lo cual debe contar con opinión del Consejo Consultivo y participación del Congreso Nacional a través de la Comisión de Transporte, Vivienda y Urbanismo;
- 10) Elaborar los manuales, planes, directrices, instructivos y otros lineamientos necesarios para el adecuado funcionamiento institucional;
- 11) Discutir y aprobar el Plan Operativo y el Presupuesto Anual del Instituto a más tardar treinta (30) días hábiles antes de la fecha requerida de presentación del Presupuesto ante la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas;
- 12) Realizar un monitoreo constante sobre la implementación y ejecución de las políticas de transporte terrestre;

- 13) Resolver y dictaminar sobre los asuntos que como resultado de la aplicación de esta Ley presenten para su conocimiento, en tiempo y forma para análisis los responsables de las dependencias del Instituto;
- 14) Imponer las sanciones por infracciones que en esta Ley se determinan, previa realización del procedimiento que reglamentariamente se establezca;
- 15) Delegar a otras dependencias del Instituto la ejecución de actividades específicas, dentro del marco de su competencia, así como emitir los acuerdos y resoluciones necesarios para la efectiva aplicación de esta Ley y sus reglamentos; y,
- 16) Las demás que le asigne el Presidente de la República y otras que en función de la efectiva aplicación de esta Ley, dentro de las normas legales y reglamentarias vigentes tuviese que implementar previa opinión del Consejo Asesor, salvo aquellas que a su criterio fuesen de carácter estrictamente administrativo u operacional.

Las decisiones de la Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT) deben ser adoptadas de manera colegiada por los tres (3) comisionados.

CAPÍTULO III

CONSEJO ASESOR DEL TRANSPORTE

TERRESTRE

ARTÍCULO 12.- El Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CATT) está conformado por diecisiete (17) Consejeros distribuidos de la forma siguiente:

- 1) Nueve (9) representantes del Gobierno nombrados por el Presidente de la República;
- 2) Seis (6) representantes de las Organizaciones del Sector Transporte legalmente reconocidas, tales como sector de: taxis, mototaxis, servicio de bus urbano, interurbano, transporte de carga general y transporte de carga especializada, nombrados por las mismas de acuerdo al procedimiento estatutario que las rijan; y,
- 3) Dos (2) representantes de los Usuarios nombrados por las organizaciones legalmente constituidas.

El Reglamento de esta Ley debe establecer el procedimiento de acreditación de los representantes de los sectores ante el Instituto.

ARTÍCULO 13.- Son atribuciones del Consejo Asesor las siguientes:

- 1) Proponer el Plan Operativo Anual (POA) del Instituto;
- 2) Proponer las políticas en materia de transporte público a nivel nacional con criterios establecidos en base a planes de corto, mediano y largo plazo;
- 3) Estudiar y emitir opiniones sobre los asuntos sometidos a su conocimiento por cualquier dependencia o institución involucrada en servicios de transporte público;

- 4) Proponer las nóminas de candidatos de especialistas técnicos y profesionales, sean éstas personas naturales o jurídicas, que realicen el estudio socioeconómico, de factibilidad y de demanda para la autorización de tarifas y otorgamiento de nuevas concesiones;
- 5) Verificar y dar seguimiento al trámite de sanciones que aplique la Comisión Directiva en relación a las denuncias remitidas por la Inspectoría General del Transporte Terrestre (IGTT);
- 6) Dar seguimiento ante la Comisión Directiva sobre las denuncias que tenga conocimiento relativas a violaciones a esta Ley y sus reglamentos; y,
- 7) Proponer al Señor Presidente de la República la nómina de candidatos a comisionados directivos de transporte terrestre, mediante procedimiento competitivo o de concurso.

ARTÍCULO 14.- El Consejo Asesor debe actuar bajo la dirección de un Presidente del Consejo, que debe ser electo de entre sus miembros, por mayoría de votos, en el mes de Diciembre del año que corresponda, quien ejerce sus funciones por un período de dos (2) años, pudiendo ser reelecto por un período más.

El Reglamento de esta Ley debe definir los mecanismos de funcionamiento del Consejo.

ARTÍCULO 15.- Los miembros del Consejo Asesor se desempeñan ad honorem en sus cargos. En el caso de los representantes del Gobierno, su participación es parte de las responsabilidades a ellos atribuidas derivadas de sus puestos.

CAPÍTULO IV

INSPECTORÍA GENERAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

ARTÍCULO 16.- Se crea la Inspectoría General del Transporte Terrestre (IGTT) como organismo auxiliar en la ejecución de las atribuciones legales de la Comisión Directiva cuyo personal debe ser seleccionado tomando en consideración al menos los requisitos siguientes: 1) Idoneidad para el cargo; 2) Reconocida honorabilidad y solvencia moral; 3) No tener antecedentes penales; y, 4) otros que defina el Reglamento.

En todo caso, éste debe someterse a pruebas de evaluación de confianza, recibir formación, capacitación y evaluación periódica. De manera que se potencie su desempeño en base a méritos y resultados, de los cuales deriven, en su caso, los reconocimientos o incentivos especiales que por decisión de la Comisión Directiva o que reglamentariamente se determinen como producto de un excelente desempeño; lo que igualmente aplica para su separación del Instituto. La Inspectoría General del Transporte (IGTT)

está a cargo de un Inspector General de Transporte y un Subinspector, nombrados por la Comisión Directiva.

ARTÍCULO 17.- Son atribuciones de la Inspectoría General de Transporte (IGTT):

- 1) Cumplir y hacer que se cumpla esta Ley y sus Reglamentos;
- 2) Dar cumplimiento a las disposiciones e instrucciones que dentro del marco de sus atribuciones emita la Comisión Directiva;
- 3) Llevar a cabo permanentemente y de forma alterna, patrullajes, operativos de vigilancia, control y supervisión, en la red vial del país;
- 4) Imponer sanciones de conformidad a lo establecido en esta Ley y su reglamentación;
- 5) Disponer de un registro de las sanciones aplicadas, con el propósito de determinar la reincidencia de los infractores;
- 6) Recibir denuncias, investigarlas y remitir informe de ellas a la Comisión Directiva;
- 7) Ejecutar las sanciones impuestas por infracción a esta Ley;
- 8) Usar los implementos y recursos necesarios para el mejor cumplimiento de sus funciones;

9) Emitir recomendaciones dirigidas al Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CATT); y,

10) Las demás que otorgue esta Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 18.- La Sección de Recepción y Tratamiento de Denuncias dependiente de la Inspectoría General del Transporte Terrestre (IGTT) tiene las atribuciones siguientes:

1) Recibir las denuncias interpuestas por los Usuarios, concesionarios y Pilotos del transporte terrestre u otros, sobre todo hecho, acto o circunstancia que se considere contrario a la Ley y darle el trámite legal, remitiéndolas inmediatamente al Inspector General de Transporte (IGT) para los efectos legales correspondientes. Dichas denuncias pueden ser formuladas. Sin exclusión alguna por cualquier persona, siempre y cuando lo haga de forma responsable, utilizando para ello cualquier medio de comunicación existente que tenga a disposición;

2) Disponer de un Centro de Llamadas con línea abierta gratuita y permanente para recibir las respectivas denuncias. A tal efecto debe rotularse en un lugar visible dentro y fuera de cada Unidad de transporte público y especial, el o los números telefónicos destinados a la recepción de denuncias, con indicación de que los mismos están habilitados para tal fin. Lo cual debe ser

determinado por la Comisión Directiva en el Reglamento de esta Ley. Es deber del Usuario y de cualquier otra persona denunciar todo hecho, acto, conducta o circunstancia que a su juicio amerite ser sancionada; y,

3) Servir como Mediador para solucionar los conflictos que se susciten en el sector transporte, siempre y cuando esto no implique la comisión de delitos.

ARTÍCULO 19.- Las autoridades civiles y los cuerpos de seguridad del Estado están obligadas a colaborar con el Instituto en todas aquellas actividades que impliquen la aplicación de esta Ley.

CAPÍTULO V

ESCUELA NACIONAL DEL TRANSPORTE

TERRESTRE

ARTÍCULO 20.- La Escuela Nacional del Transporte Terrestre (ENTT), del Instituto tiene como función especial la formación y capacitación de los Pilotos del servicio público de transporte en todas sus modalidades, así como los conductores de vehículos particulares.

La referida Escuela del Transporte debe disponer de un registro de Pilotos, que contenga al menos el historial laboral, antecedentes penales, infracciones cometidas y otras relevantes respectivamente.

La relacionada Escuela debe implementar campañas públicas que promuevan un mejor nivel de calidad y de socialización a los Usuarios del transporte terrestre público, para que conozcan sus derechos y deberes.

Las escuelas privadas de conductores están reguladas mediante las disposiciones que reglamentariamente se establezca.

TÍTULO III

PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

TERRESTRE

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 21.- El transporte terrestre de personas o de carga sujeto a remuneración mediante tarifa o pago, en cualquiera de sus modalidades, es un servicio público del Estado que es prestado por sí a través del Poder Ejecutivo o por personas naturales o jurídicas hondureñas a quienes haya expresamente autorizado mediante permiso de explotación en la forma, condiciones y requisitos que esta Ley y sus reglamentos disponen el cual se perfecciona mediante un contrato entre el Instituto y los Concesionarios.

Se prohíbe ofrecer o brindar de hecho el servicio de transporte terrestre sin la autorización del Estado mediante la Concesión correspondiente.

El incumpliendo de esta disposición acarrea para el infractor, las responsabilidades establecidas en esta Ley y sus reglamentos y las tipificadas en el Código Penal.

El uso de placas de alquiler es exclusivo para el servicio de transporte público de personas y de carga.

ARTÍCULO 22.- Para fines de aplicación de esta Ley, se establecen las clases de servicios de transporte terrestre siguientes:

- 1) Servicio de Transporte Público (STP); y
- 2) Servicio de Transporte Especial (STE).

ARTÍCULO 23.- Se prohíbe otorgar Certificados de Operación a Unidades cuya antigüedad sea, según el caso:

- 1) Autobuses: a) De sesenta y uno (61) o más pasajeros, la antigüedad no debe ser mayor de veinte (20) años y hasta cinco (5) años más con repotenciación; b) De treinta y uno (31) o más y hasta sesenta (60) pasajeros, la antigüedad no debe ser mayor de quince (15) años y hasta cinco (5) años más con repotenciación; y, c) de quince (15) o más y hasta treinta (30) pasajeros, la antigüedad no debe ser mayor de quince (15) años y hasta cinco (5) años más con repotenciación;
- 2) Taxis: La antigüedad no debe ser mayor de quince (15) años y hasta cinco (5) años más con repotenciación;
- 3) Mototaxi: La antigüedad no debe ser mayor de ocho (8) años y hasta dos (2) años más con repotenciación;

4) Carga: En el caso del Cabezal, la antigüedad no debe ser mayor de veinticinco (25) años y hasta cinco (5) años más con repotenciación; y,

5) Volqueta: la antigüedad no debe ser mayor de veinte (20) años y hasta cinco (5) años más con repotenciación.

Cuando el concesionario, propietario de una Unidad que exceda el máximo aquí establecido, pretenda continuar prestando el servicio, debe obtener certificado extendido por los técnicos de los talleres públicos o privados autorizados por el Instituto, de acuerdo al Plan Pro-Renova.

ARTÍCULO 24.- Se establece el seguro obligatorio para toda clase de vehículos automotores, estén o no destinados a prestar el servicio de transporte de personas y carga, para responder por los daños a terceros ocasionados en accidentes de tránsito u otros por los que deban responder. En el transporte de carga, se establece el seguro obligatorio, el que debe ser asumido por separado, por cuenta del propietario de la carga, del cabezal y el remolque y sus accesorios del contenedor y de la planta, en forma individual, según sea el caso. El monto y cobertura mínimas, se debe regular en el Reglamento respectivo de esta Ley, prueba del cual debe portar el conductor del vehículo, al circular por las vías públicas del país.

Lo dispuesto en este Artículo debe aplicarse de manera gradual y está sujeto a lo previsto en los artículos 20 y 58 de la Ley Marco del Sistema de Protección Social contenida en el Decreto No. 56-2015 de fecha 21 de Julio

de 2015 que se refiere a la cobertura universal de accidentes de tránsito así como la eventual entrada en vigencia de la Ley de Seguros de Accidentes de Tránsito.

Cuando se suscribe un contrato entre el dueño del camión ya sea articulado o no articulado, la obligación primaria es de que la carga sea asegurada por el dueño de la misma.

ARTÍCULO 25.- Los vehículos de transporte terrestre con placas extranjeras, solamente pueden circular en el territorio del Estado, si al momento de su ingreso demuestra tener un seguro con cobertura de daños a terceros, en caso contrario se deben proveer del seguro obligatorio al que se refiere esta Ley con al menos cobertura temporal.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de los Tratados Internacionales en materia de transporte de los que Honduras forma parte, en observancia del principio de reciprocidad.

ARTÍCULO 26.- El servicio de transporte terrestre internacional de pasajeros y de carga está regulado por el Instituto, de conformidad a esta Ley, sus reglamentos y los respectivos Convenios y demás instrumentos internacionales aplicables, observando el principio de reciprocidad. Este tipo de servicio únicamente puede prestarse en el país si la Unidad recorre una ruta determinada desde un punto a otro, sin que sea permitido el abordaje de pasajeros o de carga cuyo punto de origen y destino sea dentro del territorio del Estado.

Queda entendido que únicamente los furgones, rastras, cisternas, remolques, chasis y contenedores que porten placas de los países adscritos a los convenios de integración suscritos, pueden prestar el servicio de transporte de carga de tránsito dentro del territorio del Estado o de un punto dentro de éste hacia otro destino dentro de cualquiera de dichos países o viceversa.

ARTÍCULO 27.- El tamaño y espacio útil dentro de las Unidades de transporte interurbano está determinado por la distancia a recorrer dentro de la ruta correspondiente, así como las condiciones topográficas y requerimientos urbanísticos. El Reglamento de la Ley debe establecer las condiciones particulares sobre este aspecto, enfocando el trato respetuoso a los Usuarios y respetando sus condiciones especiales.

El Instituto debe establecer los mecanismos adecuados mediante el cual se sustituyan sostenidamente entre las Unidades actuales de forma gradual.

ARTÍCULO 28.- El Instituto debe velar porque la organización y funcionamiento del sistema de transporte se ajuste al Plan de Nación en lo relacionado a las políticas de transporte, de conformidad con los lineamientos generales siguientes:

1) Todas las solicitudes de concesión para la prestación del servicio de transporte público y sus renovaciones se deben solicitar y otorgar en base a un análisis comparativo con las opiniones previamente establecidas por los

respectivos departamentos técnicos y jurídicos, sustentándose en estudios socioeconómico de factibilidad de mercados y otras herramientas técnicas, los cuales deben de ser públicos para todo el sector. Una vez presentados los originales el seguimiento puede ser sustanciado de manera electrónica;

2) El Estado y los Concesionarios, deben satisfacer las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y eficiencia, bajo los estándares de calidad de servicio que la Administración determine, brindando especial atención a grupos poblacionales específicos que el Poder Ejecutivo determine, pudiendo otorgar subsidios focalizados;

3) El servicio de transporte público remunerado de personas y de carga debe prestarse con una flota automotor de Unidades certificados cada año; los talleres que para tal efecto certifique El Instituto o por quien éste designe, deben verificar el cumplimiento de los requerimientos de: funcionamiento, comodidad, seguridad, incluyendo la instalación de los dispositivos necesarios, mediante criterios técnicos y científicos, en consonancia con los estándares internacionales al efecto aplicables, tomando en cuenta siempre las especificaciones emitidas por el fabricante de la Unidad de transporte. La certificación de buen funcionamiento debe ser portada en lugar visible de cada Unidad. En el Reglamento se debe determinar los criterios a seguir;

4) Asegurar la sostenibilidad del sistema de transporte a través de la ecuación económico-financiera de las tarifas y los contratos en su caso;

5) La coordinación y gestión con otras instituciones gubernamentales para que se asignen con prioridad los fondos para el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura de apoyo al sistema de transporte público;

6) El desarrollo gubernamental o municipal, privado o mixto subsidiariamente, de la construcción y operación de las terminales, con la aprobación previa de el Instituto;

7) La aprobación de los planes de construcción de las terminales de transporte urbano o inter urbano, en cuanto a los requerimientos mínimos de la seguridad, comodidad y operatividad de los Usuarios deben estar en coordinación con los planes de desarrollo municipales o de ordenamiento territorial, ya sea que éstas se construyan por el gobierno central, por el municipio o por la iniciativa privada, siendo esta potestad del Instituto; y,

8) La protección del medio ambiente, para lo cual el Instituto debe exigir a los operadores del servicio que se ajusten a la normativa vigente en el país sobre esta materia.

ARTÍCULO 29.- Las Concesiones son en principio intransferibles. Sin embargo, excepcionalmente este derecho puede adquirirse o cederse total o parcialmente, previa autorización de El Instituto siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y sus reglamentos. En el caso de muerte o incapacidad del titular

de una concesión, sus sucesores o representantes, pueden continuar explotando el servicio. Si demuestran su intención de continuar prestando el servicio y reúnen los requisitos legales y reglamentarios vigentes, en cuyo caso, deben realizar los trámites para su renovación, en caso contrario debe procederse a la cancelación de la Concesión.

ARTÍCULO 30.- Los vehículos destinados al transporte público terrestre no pueden ser utilizados para fines distintos a lo establecido en el Permiso de Explotación y Certificado de Operación, ni para uso particular del titular o de otras personas, salvo permiso especial otorgado por el Instituto.

ARTÍCULO 31.- En los Permisos de Explotación y Certificados de Operación, debe establecerse las condiciones básicas de prestación del Servicio. En cualquier tiempo, el Instituto puede modificar dichas condiciones cuando lo demande el interés público.

ARTÍCULO 32.- Sin perjuicio que en lo sucesivo pudieran incluirse otras modalidades, el Transporte Público Terrestre se clasifica en:

- 1) Urbano: El que puede ser: Regular, Rápido, Ejecutivo, Buses de Transporte Rápido (BTR) y otros sistemas de transporte masivo que en el futuro pudieran implementarse;
- 2) Interurbano: El que puede ser Regular, Directo y Ejecutivo;

- 3) Taxis: El que puede ser de punto o Colectivo, de Barrido, Servicio Ejecutivo y Servicio de Radiotaxi;
- 4) Mototaxi;
- 5) Motocarga;
- 6) Carga: Especializada y no Especializada o General;
- 7) Internacional: El que puede ser de Personas o de Carga; y,
- 8) Otras modalidades que pudieren surgir en el futuro y que el Instituto autorice.

El Instituto debe emitir la reglamentación especial que regule las especificaciones y particularidades de cada uno de estos servicios.

ARTÍCULO 33.- El Instituto puede otorgar nuevas concesiones, siempre y cuando la demanda no se encuentre totalmente cubierta o no exista el Servicio de Transporte Público Terrestre y así lo determine mediante los estudios técnicos y socioeconómico correspondientes.

ARTÍCULO 34.- La operación de nuevos servicios regulares permanentes de Transporte Terrestre, debe ser concedida por el Instituto mediante un procedimiento de selección de las mejores ofertas técnicas y económicas de los potenciales concesionarios. La escogencia se debe hacer teniendo siempre en cuenta lo establecido en esta Ley, observando para ello los principios de transparencia, publicidad y competencia, previo estudios de factibilidad.

Para los efectos del párrafo que antecede, debe realizarse previamente un estudio técnico que permita la operación solicitada.

Los concesionarios que por antigüedad tengan concesiones legalmente autorizadas, pueden presentar sus ofertas para participar en el proceso de selección en igualdad de condiciones.

En este caso, los oferentes deben cancelar el importe equivalente a los estudios técnicos que autorice el Instituto.

ARTÍCULO 35.- Para efectos de someter al proceso de selección de la concesión de las rutas, el Instituto debe hacer una clasificación de las mismas, la cual debe establecerse en el Reglamento.

ARTÍCULO 36.- Cuando lo exija una variación de la demanda en el Servicio, el Instituto, de oficio o a petición de parte, debe ordenar el establecimiento de nuevos horarios y extensiones de rutas, de acuerdo con lo que establezcan los estudios técnicos respectivos.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE DE CARGA ESPECIALIZADA Y NO ESPECIALIZADA, SUSTANCIAS Y RESIDUOS PELIGROSOS, CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES

ARTÍCULO 37.- Las personas naturales o jurídicas propietarias o arrendatarias de equipo de transporte terrestre público de Carga Especializada y No Especializada, articulada o no, tienen la obligación de obtener de el Instituto, Permisos de Explotación y Certificados de Operación, para lo cual, deben presentar las solicitudes de mérito, cumpliendo los requisitos que exigen en esta Ley y sus Reglamentos.

ARTÍCULO 38.- Se entiende por Carga No Especializada, el traslado de productos y mercancías que no requieran de un manejo especial y no representen una amenaza para la seguridad de las personas y los bienes.

ARTÍCULO 39.- Se entiende por Carga Especializada, el transporte de todos aquellos productos que requieran de un trato, un equipo y un manejo especial y que puedan significar un riesgo para la seguridad de las personas y para el medio ambiente, tales como: productos derivados del petróleo, productos químicos, corrosivos, insecticidas, gases, entre otros; su traslado debe hacerse en remolques con especificaciones técnicas y alertas de peligro. El transporte de productos derivados del petróleo, productos químicos, corrosivos, insecticidas y gases entre otros, debe realizarse en remolques que cuenten con las condiciones técnicas requeridas y en los mismos debe especificarse de forma visible la nomenclatura internacional del material que se transporta.

Para los efectos de esta Ley son materiales y residuos peligrosos: las sustancias, elementos, insumos, productos

y subproductos o sus mezclas en estado sólido, líquido y gaseoso, que por sus características físicas, químicas, toxicológicas, de explosividad, representan riesgo para la salud de las personas, el medio ambiente y la propiedad.

ARTÍCULO 40.- Para obtener del Instituto la autorización para transportar carga especializada, el interesado debe presentar la correspondiente solicitud, la cual se debe turnar al correspondiente Benemérito Cuerpo de Bomberos para que dentro del término de tres (3) días emita la opinión técnica correspondiente, la cual sirva de base para otorgar o no el permiso. El transporte de este tipo de sustancias debe ser objeto de una reglamentación especial.

ARTÍCULO 41.- Los vehículos destinados al transporte de carga, que trasladen equipos y maquinaria agrícola, para la construcción o que transporten Cargas Sobredimensionadas, en observancia de lo contenido en los tratados y acuerdos internacionales de que Honduras forma parte, deben cumplir las disposiciones siguientes:

- 1) Contar con Permiso Especial extendido por el Instituto donde se consigne el peso o la dimensión de la carga, el origen y destino del viaje y el tiempo de duración de dicho Permiso;
- 2) Portar señales visibles de peligro, como ser: banderines con colores fluorescentes y eléctricos, cintas reflectivas y luces intermitentes encendidas; y,

3) Otros requisitos que se establezcan en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 42.- Para que un vehículo de transporte de carga pueda circular por la red vial pavimentada del territorio del Estado, debe contar con un certificado o manifiesto de origen, en el que se especifique el peso de la carga que transporta. Los propietarios o responsables de la carga deben contar con los dispositivos pertinentes certificados por el Instituto, a efecto de emitir el certificado o manifiesto correspondiente. El Instituto debe implementar los sistemas de básculas fijas y básculas móviles u otro tipo de tecnología para el control de pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte terrestre en sus diferentes modalidades. En el Reglamento deben establecerse las disposiciones para la implementación y control de este sistema.

Los equipos destinados al servicio de transporte público de carga en cualquier modalidad, deben cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente y otras especificaciones técnicas.

El Instituto debe incluir en el Reglamento las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en este Artículo.

ARTÍCULO 43.- Los equipos de servicio de transporte de carga que ingresen temporalmente al país, deben contar

con una identificación especial debiéndose verificar que los mismos abandonen el país una vez que concluyan con el objeto por el cual ingresaron al país.

ARTÍCULO 44.- Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de carga deben identificarse con un número correlativo, con el propósito de mantener mercados ordenados y la satisfacción de la demanda que se genere. En el Reglamento debe establecerse la nomenclatura correspondiente.

CAPÍTULO III

CONDICIONES PARTICULARES DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 45.- En los Permisos de Explotación que sirven como documento que acredite la concesión para la prestación del Servicio Público de Transporte, deben consignarse como mínimo los datos siguientes: 1) Número del Permiso; 2) Nombre, razón o denominación social del titular; 3) Ruta; 4) Horarios; 5) Itinerarios; 6) Tarifas; 7) Fecha de Expedición; 8) Fecha de Elaboración o Impresión; 9) Fecha de Vencimiento; 10) Firma y sello de la Autoridad competente; 11) Código de barras o cualquier otro afin que se considere conveniente y que permita verificar efectivamente la autenticidad del mismo; 12) Obligaciones, Prohibiciones, Sanciones; y, 13) Otros que reglamentariamente se establezcan.

ARTÍCULO 46.- Un mismo Permiso de Explotación puede amparar uno o más vehículos, de conformidad a lo establecido en el Reglamento de esta Ley, con una vigencia de doce (12) años, pudiendo renovarse conforme a los requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento. Para el caso particular del Sistema de Transporte Masivo de Personas, Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), Buses de Tránsito Rápido (BTR), en su momento, la vigencia es de veinticinco (25) años.

ARTÍCULO 47.- El Certificado de Operación es el documento extendido por el Instituto, que acredita la autorización para explotar el Servicio. Todo Piloto de una Unidad de transporte debe portar en lugar visible el documento original correspondiente, el cual tiene vigencia de tres (3) años, pudiendo renovarse de conformidad a esta Ley y sus reglamentos, el Certificado de Operación que no sea utilizado en sesenta (60) días queda cancelado definitivamente.

Por cada vehículo automotor y vehículo con o sin tracción propia, legalmente autorizado, se debe extender un Certificado de Operación, el que debe contener entre otros, los datos siguientes: 1) Número de Permiso de Explotación; 2) Número de Certificado de Operación; 3) Nombre, razón o denominación social del titular; 4) Características del vehículo; 5) Clase de servicio; 6) Modalidad de servicio; 7) Ruta, Área de operación; 8) Horarios e Itinerarios; 9) Tarifas; 10) Fecha de Expedición; 11) Fecha de Elaboración o Impresión; 12) Fecha de

Vencimiento; 13) Categoría de servicio; 14) Número de plazas o pasajeros; 15) Firma y sello de la Autoridad competente; 16) Código de barras o cualquier otro afín que considere conveniente y que permita verificar efectivamente la autenticidad del mismo; y, 17) otros que se establezcan en el Reglamento de la Ley.

ARTÍCULO 48.- Son requisitos previos a la emisión de los Certificados de Operación de cualquier clase, a los que se refiere esta Ley: Por primera vez, para incrementos, cambios de Unidad y renovaciones, antes de iniciar operaciones, los Concesionarios, deben someter al examen físico-mecánico en los talleres autorizados por El Instituto a nivel nacional, el o los vehículos automotores que se destinen para la prestación del servicio, para determinar si reúnen los requisitos de seguridad, comodidad, higiene y los demás que amerite para brindar un servicio eficiente.

Asimismo, los propietarios de las Unidades deben suscribir previamente el contrato de concesión para operar el servicio respectivo, el cual debe contener los requisitos que reglamentariamente sean aprobados, entre ellos la autorización para que en caso calificado por el Titular del Poder Ejecutivo, pueda operar la Unidad correspondiente en los términos del Artículo 21 de esta Ley.

ARTÍCULO 49.- Los Permisos de Explotación y Certificados de Operación se extinguen por las causas siguientes:

1) Expiración de los plazos de vigencia;

- 2) No iniciar la prestación del servicio autorizado de conformidad a esta Ley;
- 3) Suspender total o parcialmente el servicio sin que medie causa calificada, a juicio del Instituto;
- 4) Enajenar a cualquier título la concesión, salvo los casos autorizados por el Instituto;
- 5) Alterar las condiciones del servicio establecidas en la concesión;
- 6) Grave incumplimiento de las obligaciones establecidas en la concesión;
- 7) Renuncia de la concesión; y,
- 8) En general, por las mismas causas que se extinguen los actos administrativos y otras debidamente justificadas que se establezcan reglamentariamente.

La renovación de los Permisos de Explotación y Certificados de Operación debe solicitarse con la suficiente antelación, a efecto de evitar la interrupción del servicio.

CAPÍTULO IV

SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL

ARTÍCULO 50.- El servicio de transporte especial, es aquel que se presta mediante Permiso otorgado por el Instituto a cada Unidad que sea propiedad de aquellas personas naturales o jurídicas cuyo giro no es la prestación del servicio de transporte público, pero que tienen la

necesidad de movilizar carga o personas en función de una actividad principal que desarrollen o que siendo ésta su actividad principal, requieren de permiso especial del Instituto para la movilización de determinados grupos específicos de personas cuyo punto único de partida o destino sea común, que no comparten las estaciones destinadas al servicio público regular y en virtud de un contrato.

Las Unidades que se dediquen exclusivamente a este tipo de Servicio deben tener una rotulación en una franja de color distintiva que defina la naturaleza del Servicio con el número de registro, precedidas de las iniciales del Servicio de Transporte Especial (STE), la cual debe estar determinada en el Reglamento. Queda prohibida la utilización de Unidades inscritas en rutas regulares de servicio de transporte público en servicios de Transporte Especial y viceversa. El Reglamento debe establecer las condiciones particulares sobre los requisitos en que debe prestarse cada una de las formas de este tipo de servicio.

ARTÍCULO 51.- El permiso para la prestación del servicio de transporte especial, se debe otorgar previo estudio de factibilidad económico-financiero y operacional elaborado por El Instituto, a solicitud y a costo del interesado, con el cual se demuestre su viabilidad operativa sin interferir con el Servicio de Transporte Público. Deben cumplir con los mismos requisitos técnicos que se le exigen a los Concesionarios del Servicio de Transporte Público, sobre seguridad, calidad y eficiencia en lo aplicable.

ARTÍCULO 52.- Para la explotación del Servicio de Transporte Especial de pasajeros, debe utilizarse únicamente los vehículos autorizados, los cuales no pueden tener en ningún caso, una capacidad inferior a quince (15) pasajeros sentados. En el caso de los Permisos de Turismo, el Instituto puede autorizar, previo estudio técnico, Unidades de menor capacidad o características físicas y mecánicas distintas.

ARTÍCULO 53.- Es Transporte de Estudiantes el que se presta únicamente a estudiantes de preescolar, primaria, secundaria, técnica, universitarios, hacia y desde los centros educativos públicos o privados u otros estudiantes que requieran el servicio de transporte. El propietario del vehículo debe suscribir un contrato entre los encargados de los centros educativos con los beneficiarios del servicio o con la sociedad de padres de familia, cuyas estipulaciones deben establecerse conforme a esta Ley y sus reglamentos, debiendo en todo caso verificar previamente la matrícula del Usuario en el centro educativo respectivo. El permiso que se otorgue tiene un período de vigencia igual al del o los contratos de servicio respectivos, debiendo renovarse cada período educativo.

ARTÍCULO 54.- El Transporte de Trabajadores, es aquel que se presta a los empleados de empresas o instituciones públicas o privadas cubiertos por un contrato entre el Concesionario con la empresa o la institución, estipulando el precio por mutuo acuerdo. Mediante Reglamento se debe establecer los requisitos para prestar este Servicio.

Esta misma disposición se aplica para el Transporte de Organizaciones Sociales o Iglesias.

El servicio especial debe llevar una franja con el número de registro.

ARTÍCULO 55.- El Transporte de Turismo, se presta a personas para los objetivos de turismo organizado, con o sin horarios e itinerarios regulares. Se incluyen servicios entre hoteles, terminales de transporte, sitios con atractivo turístico y comercial. Para este tipo de servicio de Permiso de acuerdo a esta Ley y sus Reglamentos. El precio por el servicio prestado se debe establecer mediante el contrato respectivo.

ARTÍCULO 56.- Los Permisos para las Unidades utilizadas en Excursiones deben ser autorizados por el Instituto. El alcance, requisitos y demás elementos para el otorgamiento de estos Permisos debe regularse en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 57.- Las personas naturales o jurídicas que utilicen vehículos automotores propios para transportar sus productos, cosechas, insumos o carga, desde la localidad de producción hasta el lugar del procesamiento, venta o destino final; así como sus empleados o personas que colaboren con su actividad productiva, deben contar con permiso especial otorgado por El Instituto. La carga de retorno se debe limitar a los insumos y demás artículos necesarios para las actividades afines.

Están exentos del Permiso a que se refiere este Artículo, los vehículos con una capacidad no mayor de tres (3) toneladas, que exclusivamente se dediquen a actividades agrícolas o pecuarias de importancia para la economía nacional o el personal a su dependencia.

ARTÍCULO 58.-La vigencia de los Permisos de Servicio de Transporte Especial (STE), es de un (1) año. Debiendo renovarse si las condiciones de prestación de servicio subsisten. El costo de la renovación es de un cuarto (1/4) y un (1) salario mínimo en la escala más alta del rubro del transporte por cada permiso de operación.

La Autorización para el Servicio de Transporte Especial (STE), se debe otorgar de conformidad con las condiciones establecidas en el contrato, tales como: recorrido, horarios, puntos de origen y destino, paradas obligadas y las características del o los vehículos que se utilicen para la prestación de dicho servicio, cuando proceda.

ARTÍCULO 59.-En el Servicio de Transporte Especial (STE), el precio debe ser estipulado por mutuo acuerdo entre las partes, debiendo consignarse en un contrato de prestación de servicios.

ARTÍCULO 60.-Las personas naturales o jurídicas autorizadas para la prestación del Servicio de Transporte Especial (STE), están obligadas a cumplir con todas las condiciones de seguridad que establece esta Ley y sus reglamentos. Entre otras son aplicables en general al

servicio público y en particular al servicio especial, las condiciones siguientes: 1) Cada Unidad debe contar con extintor de incendios; 2) Botiquín de primeros auxilios con los insumos mínimos determinados por El Instituto; 3) Sistema de comunicación; 4) Cinturones de seguridad para cada asiento; 5) Recipientes para recolectar basura; 6) Asientos especiales para personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores; 7) Salidas de emergencia debidamente demarcadas, accesibles y en buen estado, en la debida cantidad de acuerdo a la capacidad de la Unidad; 8) Indicadores luminosos externos e internos y otras condiciones que se vayan presentando a medida evolucione el servicio. En el servicio de estudiantes, debe contarse con el acompañamiento de un adulto acreditado y certificado ante el centro de estudio como asistente del piloto, que apoye a los estudiantes en sus necesidades, vigilando que éstos viajen bajo las normas establecidas en el Reglamento y velar por su seguridad dentro de la Unidad, así como fuera de ésta, en los momentos inmediatos previos a su abordaje o desabordaje.

ARTÍCULO 61.-Las personas naturales o jurídicas que presten servicios de grúas, perforadoras y otros similares, deben obtener permiso del Instituto.

ARTÍCULO 62.- Cuando se presente demanda extraordinaria de transporte de personas con motivo de fiestas, ferias, peregrinaciones o cualquier otro evento, el Instituto puede otorgar permisos especiales para atender

la misma, en los cuales se debe establecer su período de vigencia.

CAPÍTULO V

PAGO DE DERECHOS DE EMISIÓN

ARTÍCULO 63.- Por la Emisión de los Permisos de Explotación, Certificados de Operación correspondiente a la concesión, permisos de transporte especial, demanda extraordinaria y otros, se debe pagar lo siguiente:

- 1) Por primera vez: De uno (1) a cinco (5) salarios mínimos: En el Reglamento se debe establecer la clasificación para la aplicación de los pagos por categoría de servicio de transporte; en el caso del servicio de mototaxi éste debe ser de medio (1/2) salario mínimo;
- 2) Incrementos de Unidad y cesión de derechos, que implique la Emisión del Certificado de Operación en el servicio de transporte público, el equivalente a un (1) salario mínimo; en el caso de mototaxi debe ser de un medio (1/2) salario mínimo;
- 3) Renovación del Permiso de Explotación, el equivalente a un quinto (1/5) salario mínimo;
- 4) Renovación del Certificado de Operación, el equivalente a un quinto (1/5) del salario mínimo;

5) Modificaciones a cualquier título de los Certificados de Operación, el equivalente a un séptimo (1/7) del salario mínimo;

6) Las Modificaciones por cambios de horarios, itinerarios, cambios de Unidad e inclusión de puntos intermedios, el equivalente a un quinto (1/5) salario mínimo;

7) Extensión de rutas, el equivalente a un quinto (1/5) del salario mínimo;

8) Permisos para el Transporte Especial, el equivalente entre un medio (1/2) a dos (2) salarios mínimos; y,

9) Permisos especiales para cubrir demanda extraordinaria, el valor lo debe establecer la Comisión Directiva en el Reglamento.

ARTÍCULO 64.- Para sustentar su autonomía económica, así como para agilizar los trámites y procedimientos que de oficio realice El Instituto, éste debe crear un Fideicomiso con el ochenta por ciento (80%) de los pagos que se realicen provenientes de las multas, derechos, cánones, sanciones y derechos de emisión, dichos pagos se deben gestionar a través del Sistema Financiero Nacional, personalmente por el interesado o por medio de apoderado, a través de formatos acordados entre El Instituto y la institución del Sistema Financiero Nacional responsable. El restante veinte por ciento (20%) queda afecto a la Tesorería General de la República.

La utilización de los fondos del Fideicomiso se debe establecer en el contrato de Fideicomiso y en el Reglamento de esta Ley.

ARTÍCULO 65.- Todo valor referenciado a salario mínimo, se debe entender referido a la escala más alta dentro del rubro del transporte.

CAPÍTULO VI

COSTO DEL SERVICIO, TARIFAS Y PAGOS

ARTÍCULO 66.- La fijación tarifaria máxima para el Transporte Público, en sus modalidades de pasajeros, corresponde exclusivamente a El Instituto, quien al efecto debe realizar los estudios técnicos, de valoración y fijación correspondiente, haciendo uso de las fórmulas que al efecto se establezcan reglamentariamente.

Las tarifas deben ser establecidas por el Instituto en razón de la prestación del Servicio Público por parte del Concesionario, tomando en cuenta las diferentes variables de los costos de operación específicos, tales como: depreciación de las Unidades, combustibles y lubricantes, seguro vehicular obligatorio, costo por peajes, cargas tributarias y tasas, entre otras, así como en consideración de una utilidad razonable y acorde a la realidad del país, que el concesionario deba percibir como retribución a la inversión que realice. En el Reglamento se deben establecer las particularidades sobre la autorización y revisión de las tarifas.

La tarifa mínima en el Transporte de Carga debe ser fijada por el Instituto, sin perjuicio de que los empresarios del transporte de esta modalidad, puedan negociar con los Usuarios del Servicio, valores superiores a la tarifa mínima establecida por el Instituto, tomando en cuenta el peso de la carga útil, la distancia a recorrer, las condiciones de la carretera y otros factores pertinentes.

ARTÍCULO 67.- El Instituto puede realizar revisiones tarifarias en cualquier momento, de oficio o a petición de parte. Al efecto se debe aplicar un criterio uniforme a los concesionarios del Servicio.

ARTÍCULO 68.- Las tarifas deben cubrir la totalidad de los costos reales, en condiciones normales de productividad y eficiencia. Deben Permitir la amortización adecuada y un razonable beneficio empresarial, a criterio del Instituto. Los indicadores para determinar los costos reales y la rentabilidad deben ser actualizados y publicados semestralmente por El Instituto. No se deben otorgar subsidios a las tarifas ni bonos, salvo los que en el futuro pudieran establecerse por el Poder Ejecutivo a favor de grupos poblacionales especiales en la medida en que las condiciones económicas lo permitan.

ARTÍCULO 69.- El recaudo de las tarifas en las modalidades de buses urbanos y taxis, deben efectuarse mediante el sistema de tarjetas prepago, para lo cual debe establecerse un mecanismo eficiente en el Reglamento.

Las otras modalidades utilizan el sistema de pago en efectivo u otros mecanismos o, pueden utilizar el sistema establecido en el párrafo anterior, en la medida que por razones de interés público o por decisión de los Concesionarios se considere necesario implementar.

ARTÍCULO 70.- Es obligatorio que los Concesionarios exhiban en cada vehículo y en las respectivas terminales la tarifa aprobada por El Instituto. En ambos casos en lugares perfectamente visibles.

Tienen derecho a viajar sin costo alguno en las Unidades del Transporte Público urbano:

- 1) Los niños menores de cinco (5) años;
- 2) Los Agentes de la Policía Nacional de Honduras y demás cuerpos de seguridad del Estado, que porten su respectivo uniforme y se identifiquen debidamente;
- 3) Los empleados de la Inspectoría General del Transporte (IGT), en las mismas condiciones del literal que antecede;
- 4) Las personas mayores de setenta (70) años de edad, que se identifiquen debidamente; y los menores de esa edad que se les aplicará el descuento que establece la respectiva Ley; y,
- 5) Las personas que notoriamente tengan una discapacidad o presenten retos especiales.

CAPÍTULO VII

OBLIGACIONES

ARTÍCULO 71.- Los Usuarios del Transporte terrestre público y especial, de personas y carga, en lo aplicable, están obligados a:

- 1) Mantener una conducta adecuada dentro de las Unidades del Servicio y terminales;
- 2) Cooperar con el aseo para mantener el buen estado de las Unidades;
- 3) No tirar basura desde las Unidades de transporte;
- 4) Respetar las disposiciones administrativas dictadas para la prestación del Servicio;
- 5) Declarar la carga o equipaje que transporten;
- 6) Denunciar las anomalías en la prestación del Servicio ante las Autoridades competentes;
- 7) Cancelar la tarifa fijada por el uso del Servicio;
- 8) Respetar la integridad física y moral de los otros Usuarios y de los Pilotos;
- 9) Respetar los asientos preferenciales de las Unidades y los espacios previstos para el transporte de personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores;

- 10) No hablar con los Pilotos mientras manejan; y,
- 11) Otras que reglamentariamente se establezcan.

ARTÍCULO 72.- Son obligaciones del Concesionario del transporte remunerado de personas y carga en lo aplicable:

1) Cumplir con las condiciones particulares establecidas en los Permisos de Explotación y Certificados de Operación;

2) Sustituir los vehículos que temporalmente se retiran del servicio, por razones mecánicas debidamente demostradas, accidente de tránsito, por otros de capacidad igual o mayor, con características mejores o similares.

Lo cual debe ser informado a El Instituto el mismo día de la sustitución para su visto bueno. La misma no tiene carácter permanente ni es reconocida como un aumento de flota o tarifariamente. Esta sustitución temporal no puede ser mayor de un (1) mes, pasado el cual, salvo que a solicitud del Concesionario y bajo estricto criterio de El Instituto, ese plazo pueda ampliarse;

3) Sustituir únicamente aquellas Unidades que se retiran del Servicio en forma definitiva, de conformidad con los lineamientos establecidos por El Instituto y en los siguientes casos: i) Las que sean declaradas en pérdida total o que tengan problemas mecánicos debidamente demostrados que supongan un peligro para la integridad o seguridad a los Usuarios; ii) Aquellas que no cumplan por sus características con un Servicio Público acorde

con los principios de accesibilidad y seguridad para el usuario; y, iii) Las que hayan cumplido su vida útil, de conformidad a la normativa que en esta Ley regula la antigüedad máxima de las Unidades y en observancia a lo establecido en el Artículo 23 de la misma;

4) En aquellos servicios que sea necesario solicitar el refuerzo de flota con Unidades de reserva por demanda extraordinaria, el Concesionario está obligado a solicitarlo con al menos quince (15) días de anticipación y, las Unidades a inscribir deben ser de características físicas y mecánicas mejores o similares a las inscritas en el Servicio de Transporte Público para esa ruta, además de cumplir con la documentación necesaria para brindar el Servicio;

5) No pueden utilizarse Unidades inscritas en rutas, para prestar servicios especiales, a excepción de las salvedades establecidas en esta Ley;

6) No suspender la prestación del servicio durante la vigencia de la concesión, salvo caso fortuito o fuerza mayor a juicio de El Instituto;

7) Mantener al día las pólizas de seguros;

8) Cancelar el pago a El Instituto de los derechos de emisión de los Permisos de Explotación, Certificados de Operación y otras obligaciones correspondientes por cada Unidad autorizada en la prestación del servicio;

9) Cumplir con el sistema de evaluación de la calidad del servicio;

- 10) Permitir el ingreso de los Inspectores y Técnicos de El Instituto o a quien éste designe para la realización de todas aquellas inspecciones que se requieran en sus instalaciones, Unidades y equipos;
- 11) Prestar un trato especial a los adultos mayores, mujeres embarazadas, y personas con discapacidad o retos especiales, así como conceder el descuento legal;
- 12) Brindar capacitaciones en conjunto con El Instituto a quienes contrate para la conducción de sus Unidades, en al menos: Mecánica básica, servicio al cliente, manejo del Estrés, accesibilidad, conocimientos de historia del país, lugares de interés y conocimientos básicos de otros idiomas;
- 13) En razón de la seguridad del Usuario y el interés público, los Pilotos del Servicio Público de pasajeros debe ser certificados mediante exámenes psicométricos y pruebas toxicológicas de su idoneidad para desempeñar el cargo, además de revisar sus antecedentes penales y policiales, como medida precautoria para evitar que personas con tales antecedentes conduzcan Unidades de Transporte Público;
- 14) Mantener el aseo de las Unidades y de las instalaciones del servicio;
- 15) Tener uniformado y totalmente identificado al personal administrativo y operativo de la empresa;
- 16) Transportar el equipaje del Usuario, cuando las condiciones físicas de la Unidad lo permitan y esto no demande un espacio adicional dentro de la Unidad;
- 17) Disponer de dos (2) asientos debidamente rotulados próximos a las puertas de abordaje para uso preferencial de las personas con discapacidad o con retos especiales, adultos mayores, mujeres embarazadas y madres lactantes;
- 18) Instalar de Dispositivos GPS, cámaras, botón de pánico y otros que sean necesarios para garantizar la seguridad de los Usuarios;
- 19) Para su correcta identificación, colocar en lugares visibles dentro o fuera de las Unidades del transporte, el nombre y/o logotipos de su respectiva empresa, sin que ello signifique que deba ser considerado como publicidad de su nombre;
- 20) Asistir y enviar a los Pilotos a las capacitaciones que ordene El Instituto;
- 21) Establecer en beneficio de los Usuarios, en las condiciones que el Instituto determine, todos aquellos servicios y facilidades que, sin ser indispensables para el transporte, sean conexos con el mismo;
- 22) Respetar a los Pilotos los derechos laborales garantizados en las leyes vigentes sobre la materia, quienes para todos los efectos de esta Ley son

considerados como empleados de los concesionarios;
y,

23) Destinar al fondo del plan para la promoción solidaria y auxilio recíproco, PRO SOLIDAR el uno por ciento (1%) total de las tarifas recaudadas mediante el sistema de prepago.

ARTÍCULO 73.- Son obligaciones de los Pilotos del Transporte Terrestre Público y Especial, en lo aplicable:

- 1) Aprobar los procesos de certificación implementados por la Escuela Nacional del Transporte Terrestre (ENTT);
- 2) Obtener y portar durante opere la Unidad de transporte, su licencia;
- 3) Utilizar el uniforme proporcionado por el Concesionario y aprobado por el Instituto;
- 4) Mostrar en todo momento el debido respeto y trato adecuado a los Usuarios del Servicio y población en general;
- 5) Respetar la normativa de tránsito vigente, incluyendo velocidad, paradas, rutas, horarios y otras obligaciones legalmente establecidas;
- 6) Portar en lugar visible su identificación; y,
- 7) Verificar la declaración y rotulación del equipaje de pasajeros.

CAPÍTULO VIII

SERVICIOS CONEXOS

ARTÍCULO 74.- Para los propósitos de esta Ley, son Servicios Conexos al de transporte público, los que se prestan en las terminales y puertos secos, según el modo de transporte correspondiente. Asimismo son Servicios Conexos los de: cargo, publicidad sin que interfiera con las medidas de seguridad y encomiendas, servicios de higiene personal, tiendas de conveniencia, restaurantes, áreas de descanso, aire, agua, mantenimiento básico automotriz y demás necesarios para la prestación del servicio.

Los diseños para la construcción y operación de las instalaciones donde funcionen los Servicios a que se refiere el párrafo anterior, deben contemplar el establecimiento de sistemas o mecanismos apropiados para el desplazamiento de las personas con discapacidad o con retos especiales.

El Reglamento debe establecer las condiciones en que deben funcionar los Servicios Conexos.

CAPÍTULO IX

RENOVACIÓN DE FLOTA VEHICULAR

ARTÍCULO 75.- El Instituto con el propósito de hacer eficiente y mejorar la calidad en los servicios de transporte, debe establecer un Plan de Renovación de la

Flota del parque vehicular, que se denomina “PROGRAMA DE RENOVACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES (PRORENOVA)”, el cual se debe hacer, en forma gradual y sostenida de acuerdo a la realidad socioeconómica y de mercado, teniendo un período de cinco (5) años a partir de la vigencia de esta Ley, para renovar las Unidades que en el Reglamento se definan, asimismo en los casos de cambios de Unidad, se debe conceder tres (3) años de período de gracia para sustituirlas en función de la antigüedad propuesta.

ARTÍCULO 76.- Con el fin de alcanzar el objetivo establecido en el Artículo anterior, el Gobierno Central debe otorgar, los incentivos fiscales necesarios, exclusivamente a los Concesionarios del Servicio de transporte público, a fin que éstas gestionen la importación directa de vehículos afectos servicio, canasta básica de repuestos e insumos necesarios para el mantenimiento y operación de los mismos, en condiciones acordes con la realidad nacional, respetando los Tratados o Convenios vigentes en materia de libre comercio.

Además debe procurar con instituciones públicas o privadas del Sistema Financiero Nacional, la apertura de una línea de crédito blanda, con intereses y plazos acordes con la generación de ingresos de los Concesionarios.

ARTÍCULO 77.- Los Permisos de Explotación y Certificados de Operación pueden servir como garantía bancaria, sin menoscabo de las políticas de la institución

financiera correspondiente, única y exclusivamente en el caso que el Concesionario necesite financiamiento para renovar la flota vehicular, con intención de mejorar la prestación del servicio.

Para obtener la garantía bancaria es requisito la Autorización previa por escrito de El Instituto.

ARTÍCULO 78.- El Instituto debe emitir el REGLAMENTO PARA EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES (PRORENOVA).

CAPÍTULO X

INFRACCIONES

ARTÍCULO 79.- Infracción es toda acción u omisión, que sin ser constitutiva de delito, violente las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos, así como cualquier otra norma legal aplicable en la cual incurran en ilegalidad, los concesionarios y Pilotos del Transporte Público y Especial.

Las infracciones se clasifican en Muy Graves, Graves, Leves.

ARTÍCULO 80.- Son Infracciones Muy Graves:

- 1) Ofrecer y Prestar el Servicio de transporte terrestre sin haber obtenido la debida Concesión por parte del

- Estado o la debida licencia para Operarios emitida por el Instituto;
- 2) Prestar el Servicio con documentos falsos o adulterados;
 - 3) Permitir, arrendar o enajenar de cualquier modo el uso de la concesión otorgada por el Instituto, salvo casos debidamente calificados a criterio de éste, quien en ese caso puede autorizarlo;
 - 4) Ofrecer dádivas a los funcionarios o empleados del Instituto para obtener un beneficio lícito o ilícito;
 - 5) Permitir el concesionario, que los Pilotos de las Unidades de transporte a su cargo, laboren bajo los efectos de bebidas embriagantes u otra sustancia psicotrópica o estupefaciente;
 - 6) Conducir el Piloto, alguna Unidad, bajo los efectos de bebidas embriagantes u otras sustancias psicotrópicas o estupefacientes;
 - 7) Conducir las Unidades excediendo los límites de velocidad establecidos;
 - 8) Desobedecer las disposiciones emitidas por el Instituto, sin perjuicio de incurrir en la responsabilidad penal correspondiente;
 - 9) Incumplir con las condiciones particulares establecidas en los Permisos de Explotación y Certificados de Operación;
- 10) Transportar pasajeros o carga, en número o peso que exceda el límite legal establecido o adulterar el peso consignado en el manifiesto de origen;
 - 11) Para el transporte internacional: conducirse por la red vial del país sin portar su respectivo seguro contra accidentes y daños por los que deba responder;
 - 12) El incumplimiento a lo establecido en el Artículo 26 de esta Ley;
 - 13) Las demás afines que sean aplicables, contenidas en el Artículo 98 de la Ley de Tránsito vigente; y,
 - 14) Las demás que la Comisión Directiva considere violación grave a esta Ley, siguiendo el procedimiento reglamentario correspondiente.
- ARTÍCULO 81.-** Son Infracciones Graves:
- 1) Ofrecer y prestar el Servicio Público de transporte terrestre cuando la Concesión o licencia, en su caso, se encuentre vencida, salvo que el interesado demuestre haberlo solicitado en tiempo y forma;
 - 2) Usar las Unidades para fines distintos de los establecidos en el permiso de explotación y certificado de operación;
 - 3) Incumplir las obligaciones aplicables, contenidas en los artículos 71, 72 y 73 de esta Ley;
 - 4) Ofender, amenazar o de cualquier forma faltar el respeto de la autoridad del Instituto, así como ofrecer pago

recompensa por permitir que se omita cualquier obligación impuesta por esta Ley;

- 5) No portar dentro de la Unidad, el Certificado de Operación correspondiente;
- 6) Conducir las Unidades sin la respectiva licencia otorgada por el Instituto;
- 7) La reincidencia, en una Infracción Grave se convierte en una Infracción Muy Grave; y,
- 8) Las afines que sean aplicables del Artículo 99 de la Ley de Tránsito vigente:

ARTÍCULO 82.- Son Infracciones Leves:

- 1) Expresarse con un vocabulario soez o inmoral dentro y fuera de las Unidades del transporte;
- 2) Tratar de formar grosera, ofensiva o que de cualquier modo lesione la dignidad y el honor de los Usuarios;
- 3) En general incurrir en conducta que implique un obstáculo a la aplicación de esta Ley;
- 4) Incumplimiento de las condiciones generales, contenidas en los Permisos de Explotación y Certificado de Operación;
- 5) No portar en la Unidad correspondiente, en lugar visible dentro y fuera de la misma, el número telefónico para denuncias;
- 6) La reincidencia en una infracción leve se convierte en una Infracción Grave; y,

- 7) Las demás afines que sean aplicables, contenidas en el Artículo 100 de la Ley de Tránsito vigente;

Por la vía reglamentaria la Comisión Directiva, con la opinión del Consejo Asesor, puede determinar y clasificar la definición de otras conductas acciones u omisiones que en observancia de esta Ley pudieran ser constitutivas de infracción.

CAPÍTULO XI

SANCIONES

ARTÍCULO 83.- Quien cometa una infracción está sujeto al régimen de incremento gradual de sanciones, aplicable a todos los tipos de infracción. En el caso de Infracción Muy Grave:

- 1) Por primera vez, equivalente a un cuarto (1/4) del salario mínimo;
- 2) Por segunda vez con multa equivalente a un medio (1/2) de salario mínimo y el decomiso de la Unidad de transporte en tanto no se haga efectivo el pago, así como la suspensión de la Licencia del Conductor y el Certificado de Operación, además el infractor debe someterse a un proceso de formación en función de la infracción cometida a satisfacción de la Escuela Nacional del Transporte Terrestre (ENTT); y,

3) Por tercera y última vez, se debe proceder a la aplicación de una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos, el decomiso de la Unidad por seis (6) meses y la remisión del expediente de sanciones a la Comisión Directiva, a efecto de entablar la acción penal correspondiente, así como la consecuente cancelación definitiva de la licencia de conducir o del Certificado de Operación.

ARTÍCULO 84.- Quien cometa una Infracción Grave debe ser sancionado con multa de:

- 1) Por primera vez, equivalente a un sexto (1/6) de salario mínimo;
- 2) Por segunda vez, equivalente a un cuarto (1/4) de salario mínimo; y,
- 3) Por tercera y última vez ésta se convierte en una infracción muy grave, en este caso, se debe aplicar el mecanismo de gradualidad establecido en el Artículo que antecede.

ARTÍCULO 85.- Quien cometa una Infracción Leve debe ser sancionado con multa de:

- 1) Por primera vez, equivalente a un octavo (1/8) de salario mínimo;

2) Por segunda vez, equivalente a un cuarto (1/4) de salario mínimo; y,

3) En caso de reincidencia se convertirá en una infracción grave, en este caso, se debe aplicar el mecanismo de gradualidad establecido en el Artículo que antecede.

ARTÍCULO 86.- Toda sanción impuesta en salario mínimo, debe ser calificada por categorías de norma de actividad económica, se entiende que se refiere a la escala más alta dentro del rubro del transporte, almacenamiento y de comunicaciones, la que puede ser aplicada según la tabla y zona geográfica de que se trate.

TÍTULO IV

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 87.- Se declara de interés público y prioridad nacional la seguridad de los Usuarios del transporte público terrestre, urbano e interurbano, así como de los Concesionarios y Operadores de las Unidades de transporte.

ARTÍCULO 88.- Créase el Sistema Nacional de Seguridad del Transporte Público Terrestre, el cual debe ser rectorado por el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad. Los concesionarios tienen derecho de acuerdo con esta Ley a participar en la planificación e implementación de tecnologías de la comunicación o la

información, que incluye entre otras: detector de metales, Sistema de Posicionamiento Global (GPS), el uso de un sistema de cámaras en tiempo real dentro de las Unidades y distribuidas en diferentes puntos de la ruta, sistema de monitoreo y seguimiento de las Unidades del transporte, mecanismos de botones de pánico o alerta a las autoridades para lograr respuesta inmediata contra las actividades delictivas o contingenciales que puedan poner en riesgo la seguridad o integridad física de los Usuarios, concesionarios o Pilotos del transporte terrestre. Ninguna Unidad de transporte de personas se debe extender certificado de operación sin que previamente se verifique que cuenta con los dispositivos de seguridad a que este Artículo se refiere.

ARTÍCULO 89.- El Consejo Nacional de Defensa y Seguridad debe crear una Unidad interinstitucional especial de fuerzas de seguridad, inteligencia, prevención, reacción e investigación, exclusivamente para brindar seguridad a los Usuarios del transporte terrestre, Concesionarios y Pilotos.

ARTÍCULO 90.- El Ministerio Público debe designar Fiscales Especiales con autoridad territorial nacional, para atender de manera exclusiva y prioritaria las denuncias que sean presentadas a éste sobre los delitos cometidos contra los Usuarios del transporte terrestre, Concesionarios y Pilotos.

ARTÍCULO 91.- El Consejo de la Judicatura del Poder Judicial, debe nombrar Jueces con competencia territorial nacional, para conocer sobre los procesos penales incoados por delitos cometidos en razón del servicio contra los Usuarios del transporte público terrestre, sus Pilotos, Concesionarios o en Unidades de transporte público.

El Consejo Nacional de Defensa y Seguridad puede ampliar lo dispuesto en los artículos precedentes relacionados a esta materia, al transporte público y especial de carga especializada y no especializada.

ARTÍCULO 92.- La operación del sistema puede hacerse mediante la modalidad de asociación público-privada con la participación de los Concesionarios del transporte público terrestre. Pudiendo fomentar, el Instituto, la creación de consorcios operativos para efectos de control y seguridad.

ARTÍCULO 93.- Las vías, estaciones y terminales dedicadas al tránsito de transporte público de pasajeros quedan sujetos al Sistema de Seguridad establecido en este Capítulo.

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

ARTÍCULO 94.- Sin perjuicio a lo establecido en el numeral 7 del Artículo 11 precedente, los reglamentos para

el efectivo cumplimiento de esta Ley, deben emitirse por el Poder Ejecutivo en el término de ciento veinte (120) días contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

ARTÍCULO 95.- El Poder Ejecutivo a través de la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, debe asignar el presupuesto necesario para la operación y cumplimiento de los objetivos de El Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT).

ARTÍCULO 96.- Con el propósito de obtener una adecuada identificación, orden y registro de las concesiones y de los vehículos automotores destinados a la prestación de los servicios de transporte, todos los concesionarios deben, obligatoriamente y dentro de un plazo no mayor a noventa (90) días, realizar la rotulación de sus rutas, números de registro, clase de servicio que se presta y la razón o denominación social del Concesionario; igualmente y dentro del mismo término, el Instituto debe realizar una revisión del censo de Unidades y de las concesiones otorgadas a fin de determinar si el procedimiento se encuentra apegado a los requisitos legales establecidos al momento de su otorgamiento, en caso contrario, el Instituto debe proceder a la inmediata cancelación de dichas concesiones mediante el procedimiento respectivo, por medio de la Procuraduría General de la República (PGR).

Las solicitudes de concesiones que se encuentren pendientes de resolución a la fecha de entrada en vigencia de esta Ley, se deben continuar tramitando conforme al

procedimiento establecido en la normativa vigente al momento de su presentación y resolver de acuerdo al procedimiento establecido en esta Ley, aprobándose las que resulten como diferencia de conocer la oferta y demanda por cada ruta mediante los estudios técnicos pertinentes.

En el caso de las mototaxis, no se puede otorgar más de dos (2) Unidades por núcleo familiar, por ser ésta una nueva modalidad de transporte, el Instituto debe realizar los estudios pertinentes, para determinar la cantidad de Unidades que pueden circular legalmente en cada área o zona de operación en que actualmente lo realicen. Dicho estudio servirá de base para el proceso de legalización de las Unidades que en números suficiente satisfagan la demanda de transporte requerida.

ARTÍCULO 97.- Se otorga un plazo máximo de ciento veinte (120) días, contados a partir de la fecha en que se emita el Reglamento respectivo, para que todos los Pilotos del transporte público terrestre, sin excepción, acudan a iniciar el proceso de certificación y otorgamiento de las licencias correspondientes para ser autorizadas a operar cualesquiera de las Unidades del transporte público terrestre; quedando las licencias de conducir sin ningún valor ni efecto a partir del día de vencimiento del plazo establecido.

ARTÍCULO 98.- Por única vez y por no encontrarse integrado el Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CATT), el nombramiento de los Comisionados del

Transporte se hará mediante selección directa del Presidente de la República.

ARTÍCULO 99.- Abrogar en todo lo que se oponga a las disposiciones de esta Ley el Decreto Ejecutivo Número 319, contentivo de la Ley de Transporte Terrestre: El Acuerdo Ejecutivo Número 200, contentivo del Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, el Reglamento de emisión de Certificados y Permisos, el Reglamento de mototaxis; así como cualquiera otra norma legal relacionada con las regulaciones al tema de la prestación del servicio de transporte terrestre que a la fecha se encuentre vigentes y, que contradiga las disposiciones de esta Ley; asimismo lo relativo a la emisión de Licencias para Pilotos del transporte, quedando subsistentes los instrumentos legales o contractuales pertinentes durante el período de vigencia en éstos establecido, salvo que sea prorrogado, cumplidos los cuales, pasa a ser función exclusiva del Instituto de conformidad a la norma establecida en la esta Ley.

En tanto no sean fijadas por el Instituto las tarifas mínimas para el transporte de carga, se debe aplicar lo establecido en los Decretos Ejecutivos No. 01417 y 0466 cuyos valores establecidos en los mismos deben servir de base para la fijación que en su momento realizará el Instituto.

ARTÍCULO 100.- Ordenar a la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas para que identifique los recursos necesarios dentro del Presupuesto General de Ingresos y Egresos de la República, para pagar las prestaciones e indemnizaciones a que tienen derecho los

empleados de la Dirección General de Transporte, que como producto de la reestructuración que se realice debieren cesar en sus cargos.

Los empleados que se encuentran trabajando en la Dirección General de Transporte, deben ser sometidos a un proceso de evaluación, supervisión o certificación, para determinar quiénes son aptos para incorporarse al Instituto.

ARTÍCULO 101.- Lo no previsto por esta Ley y sus reglamentos, debe resolverse por lo aplicable en el Código de Comercio, demás leyes vigentes, principios generales del derecho y por los usos y costumbres sobre la materia. En caso de conflicto en la interpretación de esta Ley se debe aplicar lo que más convenga en favor de los Usuarios del transporte.

ARTÍCULO 102.- En los lugares donde se prestan los servicios de Transporte Público terrestre sin la autorización correspondiente, el Instituto debe proceder en un plazo máximo de tres (3) meses, a iniciar los estudios técnicos y socioeconómicos sobre cada ruta, a fin de determinar si procede o no otorgamiento de la Concesión respectiva, realizando en su caso una distribución equitativa de las mismas.

ARTÍCULO 103.- La modalidad del Transporte Público terrestre Buses de Transporte Rápido (BTR) está rectorada por el Instituto y regida por esta Ley sin perjuicio del Decreto de su creación y sus respectivos convenios.

ARTÍCULO 104.- La adquisición de servicios conexos, consistente en tarjetas prepago y el uso de

instrumentos tecnológicos, debe contratarse mediante los procedimientos de Licitación Pública Internacional que cumplan con todos los mecanismos de transparencia en el manejo de adquisición de estos Servicios.

ARTÍCULO 105.- Para lograr una adecuada cobertura de protección social de los Pilotos del Transporte Público terrestre, así como de sus dependientes, se debe destinar el uno por ciento (1%) del total recaudado a través del sistema prepago, el cual debe ser destinado al Fondo del Plan para la Promoción Solidaria y Auxilio Recíproco (PLAN PRO-SOLIDAR). Dichos fondos, junto con la aportación solidaria del Estado, deben servir para pagar la correcta afiliación de los referidos trabajadores al sistema de protección social de conformidad a lo que establezca el Reglamento respectivo.

ARTÍCULO 106.- El Instituto Hondureño de Transporte Terrestre (IHTT) y el Instituto de la Propiedad (IP), deben articular un sistema que permita homologar el número de la Concesión con el número de placa que porte cada Unidad de transporte, dando prioridad en su implementación a las modalidades de: bus urbano, taxi y mototaxi. Dicho sistema deben entrar en funcionamiento dentro del plazo y en la forma que reglamentariamente se establezca.

ARTÍCULO 107.- El Instituto puede garantizar la gradualidad de todos aquellos procedimientos o sistemas que por su complejidad requieran un tiempo prudencial para su implementación.

ARTÍCULO 108.- La presente Ley entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Diario Oficial “La Gaceta”.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los Diecisiete días del mes de Diciembre del Dos Mil Quince.

ANTONIO CÉSAR RIVERA CALLEJAS

PRESIDENTE

MARIO ALONSO PÉREZ LÓPEZ

SECRETARIO

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA

SECRETARIO

Al Poder Ejecutivo

Por Tanto: Ejecútese.

TEGUCIGALPA, M.D.C., 28 de marzo de 2016.

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

**EL SECRETARIO DE ESTADO EN EL DESPACHO
DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS.**

ROBERTO ANTONIO ORDOÑEZ

Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos

ACUERDO EJECUTIVO No. 00263-A

**EL PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA
REPÚBLICA,**

CONSIDERANDO: Que de acuerdo al Artículo 245, numeral 11) de la Constitución de la República, es atribución del Presidente de la República, emitir Acuerdos, Decretos, expedir Reglamentos y Resoluciones conforme a la Ley.

CONSIDERANDO: Que es potestad del Presidente de la República, al tenor de lo regulado en el Artículo 245, inciso 30 y 35 de la Constitución de la República, dirigir la política económica y financiera del Estado, crear, mantener los servicios públicos y tomar las medidas necesarias para el buen funcionamiento.

CONSIDERANDO: Que de acuerdo a la Ley General de la Administración Pública, se emitirán por Acuerdo, los actos de carácter general que se dictaren en el ejercicio de la potestad reglamentaria.

CONSIDERANDO: Que mediante Decreto Legislativo No.155-2015, publicado en el Diario Oficial "La Gaceta", No. 33,995, de fecha 30 de marzo del año 2016, el Congreso Nacional de la República, aprobó la Ley de Transporte Terrestre de Honduras, la cual tiene como finalidad primordial, obtener para los Usuarios del servicio público y especial de transporte, las mayores y mejores condiciones de calidad, seguridad, comodidad, eficiencia, economía y representatividad establecidas bajo los principio de equidad en cuanto a la inversión realizada por los prestadores del mismo en consonancia con los Tratados Internacionales sobre la materia ratificados por el Estado de Honduras, de los cuales es signatario.

CONSIDERANDO: Que en observancia de lo ordenado en el Artículo 94 de la precitada Ley, para su efectivo y fiel

cumplimiento, debe emitirse los Reglamentos correspondientes, en el término de 120 días contados a partir de su publicación, a fin de establecer la estructura administrativa y funcional de los organismos competentes para su aplicación, asimismo poder regular la forma, condiciones y requisitos necesarios a que debe estar sujeta la prestación del servicio público y especial de transporte terrestre de personas, carga o mercancías.

CONSIDERANDO: Que por las razones antes manifestadas, es imperativo la emisión de la reglamentación correspondiente que permita desarrollar, ampliar y esclarecer los conceptos, principios, preceptos y objetivos establecidos en la Ley del Transporte Terrestre de Honduras, al igual que establecer los mecanismos y procedimientos que habrán de seguirse para lograr su plena aplicación y cumplimiento.

POR TANTO,

En aplicación de los Artículos 245 numerales 1, 2, 11 de la Constitución de la República; Artículos 11, 116 y 118 de la Ley General de la Administración Pública y su reforma mediante Decreto Legislativo No. 266-2013, contentivo de la Ley para Optimizar la Administración Pública, Mejorar los Servicios a la Ciudadanía y Fortalecimiento de la Transparencia en el Gobierno; Decreto No.155-2015, publicado en el Diario Oficial La Gaceta, No. 33,995, de fecha 30 de marzo del año 2016, contentivo de Ley de Transporte Terrestre de Honduras.

ACUERDA:

PRIMERO: Aprobar el Reglamento General de la Ley de Transporte Terrestre de Honduras que literalmente dice:

CONTENIDO

REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE HONDURAS.....	4
TÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES.....	4
TÍTULO II: AUTORIDAD EN MATERIA DE TRANSPORTE.....	5
CAPÍTULO I: INSTITUTO HONDUREÑO DE TRANSPORTE TERRESTRE (IHTT).....	5

CAPÍTULO II: ESTRUCTURA ORGÁNICA.....	12
TÍTULO III: PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE.....	15
CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES.....	15
CAPÍTULO II: SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL.....	18
CAPÍTULO III: SERVICIOS EJECUTIVOS Y ATENCIÓN PREFERENTE A PASAJEROS EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN GENERAL.....	20
CAPÍTULO IV: FIDEICOMISO.....	21
CAPÍTULO V: COSTO DEL SERVICIO, TARIFAS Y PAGOS.....	22
CAPÍTULO VI: SANCIONES.....	23
TÍTULO IV: SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	24
CAPÍTULO I: SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	24
CAPÍTULO II: SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	25
CAPÍTULO III.- SISTEMA DE REGISTRO DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	26
CAPÍTULO IV: SISTEMA DE EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL SERVICIO.....	29
CAPÍTULO V: SISTEMA DE SANCIONES, INFRACCIONES Y MULTAS.....	30
CAPÍTULO VI: SISTEMA GENERAL DE RECAUDO.....	30
CAPÍTULO VII: SISTEMA DE RECAUDO EMBARCADO.....	31
CAPÍTULO VII: SISTEMA DE ESTACIONES, PARADAS Y TERMINALES.....	31
CAPÍTULO VIII: CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES.....	32

**REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY DE
TRANSPORTE TERRESTRE DE HONDURAS**

**TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1.- OBJETO: El presente Reglamento tiene por objeto regular las disposiciones contenidas en la Ley de

Transporte Terrestre de Honduras, en adelante denominada “La Ley”, respecto a la prestación del servicio público y especial de transporte terrestre de personas, carga y mercancía y las disposiciones que regulen a vehículos particulares.

ARTÍCULO 2.- DEFINICIONES: Para una mejor comprensión del presente Reglamento las palabras enunciadas a continuación, sean escritas en singular o plural, tendrán el siguiente significado:

DÍAS CALENDARIO: Serán todos los días incluyendo sábado, domingo y feriados.

DÍAS O DÍAS HABLES: Serán todos los días excluyendo sábados, domingos y días feriados.

FIDEICOMISO: Para los efectos del presente Reglamento se refiere al fondo constituido para sustentar la autonomía económica del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre.

INDICADORES DE CALIDAD: Se refiere a los criterios específicos de calidad y los niveles de servicio que los concesionarios deberán cumplir según lo que se defina en sus respectivos Contratos de Concesión.

PERMISO ESPECIAL: Acto administrativo del Instituto Hondureño de Transporte Terrestre por medio del cual se autoriza la prestación de servicios especiales de transporte.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO: Es el sistema que comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada física, tecnológica y tarifaria de las diferentes modalidades de transporte público; así como los requerimientos para la infraestructura, la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema. Dicho sistema estará rectorado por las instituciones y organismos establecidos conforme a ley para el funcionamiento del sistema del transporte público.

TRANSPORTE TERRESTRE: Sin perjuicio de lo establecido en la Ley, se denomina transporte terrestre, a la acción de prestar los servicios integrales y conexos, inclusive terminales, y sus

servicios auxiliares, al traslado de personas, cosas, sustancias, y demás, haciendo uso de instalaciones y la red vial.

VALOR MÍNIMO DE ACEPTACIÓN: En el contexto de los indicadores de calidad se refiere a los valores mínimos medibles con los que se evalúa si el concesionario está prestando los servicios concesionados con la calidad esperada por el Instituto y los usuarios.

**TÍTULO II: AUTORIDAD EN MATERIA DE
TRANSPORTE**

**CAPÍTULO I: INSTITUTO HONDUREÑO DE
TRANSPORTE TERRESTRE (IHTT)**

**ARTÍCULO 3.- ESTRUCTURA GENERAL DEL
INSTITUTO HONDUREÑO DEL TRANSPORTE
TERRESTRE:** La estructura general del Instituto se encuentra integrada por los siguientes organismos:

1. La Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT).
2. El Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CATT).
3. La Inspectoría General del Transporte Terrestre (IGTT).
4. La Escuela Nacional del Transporte Terrestre (ENTT).

La organización administrativa y técnica del Instituto y sus dependencias están a cargo de la Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT).

**ARTÍCULO 4.- DE LA COMISIÓN DIRECTIVA DEL
TRANSPORTE TERRESTRE (CDTT):** La Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT) es el organismo de mayor jerarquía dentro del Instituto, que tendrá las atribuciones asignadas en la Ley y el presente Reglamento, el cual se encuentra integrado por tres (3) Comisionados y una Secretaría General, bajo el procedimiento establecido en el presente Reglamento. Los Comisionados deben tener conocimientos especializados o experiencia uno en transporte terrestre, otro en administración y un especialista en finanzas.

La Comisión Directiva de Transporte Terrestre (CDTT) debe reunirse en sesión de Comisión una vez por semana, sin perjuicio de las sesiones extraordinarias que se convoquen.

Sin perjuicio de las atribuciones contenidas en la Ley, la Comisión tendrá la facultad de crear las tasas y derechos que deben cobrar por los trámites, servicios, autorizaciones, permisos y licencias que expida.

**ARTÍCULO 5.- SELECCIÓN DE LOS INTE-
GRANTES DE LA COMISIÓN DIRECTIVA DEL
TRANSPORTE TERRESTRE (CDTT):** Los Comisionados serán nombrados por el Presidente Constitucional de la República, de una lista de seis (6) candidatos propuestos por el Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CATT) bajo el siguiente mecanismo de selección:

- a) Los candidatos propuestos deben reunir todos los requisitos para ser miembros de la Comisión Directiva, según lo establecido en el Artículo 9 de la Ley;
- b) El requisito indicado en el Artículo 9.3 de la Ley, será aplicable según la especialidad que deba acreditar cada uno de los Comisionados;
- c) El Consejo Asesor publicará en dos (2) diarios de mayor circulación del país la invitación a presentar expresiones de interés para el cargo de Comisionado, requiriendo como mínimo cinco (5) postulantes en cada una de las especialidades, en la cual se habrá de indicar los requisitos necesarios para optar a dicho puesto, la recepción de documentos se efectuará en las oficinas del Consejo Asesor y tendrá un plazo de recepción de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de publicación;
- d) Una vez recibida la documentación, el Consejo Asesor deberá comprobar la autenticidad de la misma, realizar las entrevistas y evaluar los conocimientos correspondientes en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles;
- e) Una vez seleccionados los seis (6) candidatos se remitirá la lista propuesta al Presidente Constitucional de la República en un plazo no mayor de cinco (5) días hábiles;

f) En caso de no contar con la participación mínima de postulantes o que no se cuente con postulantes que cumplan con los requisitos establecidos en la Ley para completar la lista de los seis (6) candidatos establecidas en el Artículo 8 de la Ley, se realizará por una única vez más el procedimiento establecido, y en caso de obtener el mismo resultado los Comisionados serán electos de forma directa por el Presidente de la República atendiendo los requisitos establecidos en el Artículo 9 de la Ley.

ARTÍCULO 6.- NOMBRAMIENTO DEL SECRETARIO GENERAL. El Secretario General es seleccionado entre una terna propuesta mediante un proceso de selección. El Secretario(a) General debe ser Abogado y cumplir con los mismos requisitos establecidos para los Comisionados, en lo que corresponda a su cargo.

El Secretario General tiene derecho a voz, más no a voto, debiendo las decisiones de la Comisión ser adoptadas de manera colegiada por los tres (3) Comisionados.

ARTÍCULO 7.- ATRIBUCIONES ESPECIALES DEL SECRETARIO GENERAL: El Secretario General de la Comisión cuenta con las facultades y atribuciones especiales siguientes:

- 1) Actuar como Secretario(a) de la Comisión;
- 2) Recibir las solicitudes y peticiones que se presenten ante el Instituto y llevar el registro correspondiente de los expedientes;
- 3) Suscribir todas las providencias y autos de trámite;
- 4) Refrendar la firma del Comisionado que ostente la representación del Instituto en las resoluciones que se emitan;
- 5) Realizar las notificaciones a las partes interesadas, según corresponda de las providencias, autos y resoluciones que se emitan por el Instituto.
- 6) Presentar informes periódicos a la Comisión en relaciones a las gestiones a su cargo.
- 7) Llevar las actas y acuerdos, preparar agenda y realizar los actos de comunicación para las sesiones de la Comisión,

así como sobre los demás asuntos de competencia del Instituto;

- 8) Expedir las certificaciones que los interesados soliciten para los fines que estimen convenientes; y,
- 9) Ejercer las demás funciones que le sean asignadas por la Comisión Directiva y que correspondan a la naturaleza de su cargo.

ARTÍCULO 8.- DELEGADOS REGIONALES, DEPARTAMENTALES Y LOCALES. Los Delegados Regionales Departamentales y Locales, son nombrados por la Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT).

La Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT) puede crear las delegaciones que considere según las necesidades del sector en una determinada circunscripción geográfica, siempre y cuando el requerimiento previamente se haya incorporado en el Plan Operativo Anual y en el Presupuesto de la Institución.

ARTÍCULO 9.- COMPETENCIA DE LOS DELEGADOS REGIONALES, DEPARTAMENTALES Y/O LOCALES: Los Delegados Regionales, Departamentales y Locales tienen las atribuciones y facultades que le delegue la Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT), pudiendo actuar como extensiones de la Secretaría General para los efectos de la tramitación y resolución de los asuntos a su cargo.

ARTÍCULO 10.- REQUISITOS PARA SER MIEMBRO DEL CONSEJO ASESOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE (CATT): Para ser miembro del Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CDTT) se deben reunir los requisitos siguientes:

- 1) Ser hondureño por nacimiento;
- 2) Poseer título universitario;
- 3) Estar en pleno goce de sus derechos civiles y ser de reconocida honorabilidad;
- 4) No ser cónyuge ni parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad entre los Consejeros;
- 5) No tener cuentas pendientes con el Estado; y
- 6) No tener antecedentes penales.

ARTÍCULO 11.- NOMBRAMIENTO DE LOS INTEGRANTES DEL CONSEJO ASESOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE (CATT): El Consejo Asesor está conformado por diecisiete (17) Consejeros, los cuales son nombrados de la manera siguiente:

- 1) Los representantes propietarios y suplentes del Gobierno serán nombrados mediante Acuerdo emitido por el Presidente de la República, por conducto de la Secretaría de Estado en los Despachos de Infraestructuras y Servicios Públicos (INSEP);
- 2) Los representantes de las organizaciones del sector transporte legalmente reconocidas, serán nombrados por el mismo sector transporte de acuerdo al procedimiento estatutario que la rija, debiendo además cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 9 que antecede. Deberá nombrarse un representante para cada uno de los siguientes sectores: taxis, mototaxis, servicio de bus urbano, interurbano, transporte de carga general y transporte de carga especializada;
- 3) Los representantes de los usuarios nombrados por las organizaciones legalmente constituidas y de las organizaciones del sector transporte, se realizará una invitación pública en dos (2) diarios de mayor circulación nacional, la cual deberá contener los requisitos establecidos en el presente Reglamento y la documentación que acredite la legalidad de la constitución de cada organización así como su funcionamiento, de la misma manera la documentación fehaciente que certifique la representación de los candidatos propuestos;
- 4) El plazo para la presentación de la documentación requerida para la acreditación de todos los representantes no podrá exceder de quince (15) días hábiles contados a partir de las publicaciones referidas en el numeral que precede.

ARTÍCULO 12.- PRESIDENTE Y SECRETARIO DEL CONSEJO ASESOR.- Serán electos por los diecisiete miembros que conforman el Consejo Asesor de entre los nueve representantes del sector público. Los miembros del Consejo durarán cuatro años en sus funciones y en el cumplimiento de sus atribuciones legales y reglamentarias, el Consejo Asesor podrá

asistirse del equipo técnico especializado que le permita dar seguimiento y cumplimiento a sus tareas. Este equipo técnico estará conformado por un grupo no mayor de cinco (5) especialistas en las áreas de proyectos y seguimiento de los mismos.

ARTÍCULO 13.- CONVOCATORIA Y ASISTENCIA AL CONSEJO ASESOR: La publicación del aviso de convocatoria se efectuará en dos (2) diarios de mayor circulación nacional con cuarenta y ocho (48) horas antes de la fecha señalada para la reunión.

La reunión en primera y segunda convocatoria se anunciará simultáneamente.

Las reuniones podrán llevarse a cabo en cualquier lugar dentro del territorio nacional, debiendo siempre dejar constancia fidedigna de la asistencia de quienes hayan participado en las mismas. Cuando se trate de reuniones totalitarias, éstas podrán reunirse sin previa convocatoria, en cualquier lugar de la República de Honduras.

La sesión será presidida por el Presidente del Consejo Asesor o el que lo sustituya y actuará como Secretario el que lo sea del Consejo Asesor y en defecto de ellos, los que designen los miembros del Consejo presentes.

Para que el Consejo se considere legalmente reunido en sesiones ordinarias y extraordinarias, deben estar representados por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de las miembros con derecho a voto y las resoluciones sólo serán válidas cuando se tomen por la mayoría de los votos presentes.

Si la reunión, ordinaria o extraordinaria, se reuniera por segunda convocatoria, el Consejo se considerará válidamente constituido cualquiera que sea el número de miembros representados.

Las decisiones deben tomarse por el voto favorable de un número de miembros que represente por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de los miembros con derecho a voto. La desintegración del quórum de presencia no será obstáculo para que la sesión continúe y pueda adoptar acuerdos si son votados por la mayoría presente.

Las actas de las sesiones se asentarán en el libro respectivo que debe ser firmado por el Presidente y Secretario del Consejo. Cuando

por cualquier circunstancia no pudiera asentarse el acta en el libro respectivo, se protocolizará ante Notario.

ARTÍCULO 14.- INSPECTORÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (IGTT): Tiene como objetivo auxiliar en la ejecución de las atribuciones de la Comisión, así como supervisar, dar seguimiento a la prestación del servicio de transporte terrestre en sus distintas modalidades de conformidad con la Ley, Reglamentos respectivos y demás directrices que expresamente le determine la Comisión Directiva. La Inspectoría General estará a cargo de un Inspector General de Transporte y un Subinspector y demás auxiliares de las secciones que integran la Inspectoría General, que se estimen necesarios para el buen funcionamiento de ésta, quienes son nombrados por la Comisión Directiva.

ARTÍCULO 15.- REQUISITOS PARA SER INSPECTOR GENERAL Y SUBINSPECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE (IGTT): Además de los requisitos establecidos en el Artículo 16 de la Ley, el Inspector General de Transporte y el Subinspector de esta Inspectoría General deberán reunir los requisitos siguientes:

- 1) Poseer título profesional universitario;
- 2) No ser cónyuge ni pariente dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad de los miembros de las demás autoridades en materia de transporte; y,
- 3) No haber sido o ser concesionario directo o indirecto del servicio de transporte, ni encontrarse en alguna circunstancia que pudiera provocar conflicto de interés.

ARTÍCULO 16.- FUNCIONES DE LA INSPECTORÍA GENERAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE (IGTT): La Inspectoría General tiene dentro de sus funciones las siguientes:

- 1) Recibir, procesar y resolver las quejas, denuncias y comunicaciones de instituciones públicas o privadas, así como de particulares, relativas al funcionamiento de los servicios públicos de transporte;

- 2) Requerir información y documentación a los concesionarios del transporte terrestre de personas y carga, relacionados con la prestación del servicio de transporte;
- 3) Brindar apoyo operativo en los diferentes procesos que al respecto le requieran las distintas direcciones y unidades del Instituto;
- 4) Realizar la inspección del transporte escolar y de menores;
- 5) Realizar la inspección de los pesos y dimensiones máximos autorizados de la carga;
- 6) Diseñar la planificación respectiva, la cual, previa ejecución, deberá someter al conocimiento y aprobación de la Comisión Directiva, debiendo considerar especialmente en dicha planificación, la supervisión de aquellas rutas en las que la prestación del servicio por diversos concesionarios;
- 7) Recibir los informes del desempeño del sistema de control de flota o de las inspecciones físicas para la aplicación de las diferentes sanciones establecidas en la Ley y los reglamentos de la misma; y,
- 8) Dar cumplimiento en lo aplicable a las normas establecidas en la Ley y sus respectivos reglamentos.

ARTÍCULO 17.- FUNCIONES ESPECÍFICAS DEL INSPECTOR GENERAL DE TRANSPORTE Y SUBINSPECTOR: El Inspector General de Transporte o a falta de éste, el Subinspector, tiene como función principal dirigir y coordinar todas las secciones la Inspectoría General, debiendo cumplir con las disposiciones e instrucciones que al efecto emita la Comisión Directiva.

El Subinspector mantiene la jerarquía después del Inspector General de Transporte, a quien representa o sustituye por ausencia de éste. El Subinspector debe apoyar en las actividades de coordinación y gerencia de funciones y actividades correspondientes.

ARTÍCULO 18.- ORGANIZACIÓN DE LA INSPECTORÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE: La Inspectoría General debe contar en su estructura interna como mínimo con las siguientes secciones:

- 1. Sección de Supervisión:** Es la encargada de realizar patrullajes, operativos de vigilancia, control y supervisión en la red vial del país, así como todas aquellas funciones relacionadas con la verificación y supervisión que le competen;
- 2. Sección de Recepción y Tratamiento de Denuncias:** Tiene las atribuciones a que hace referencia el Artículo 18 de la Ley, así como de mantener un registro de las quejas y denuncias recibidas con los datos necesarios para su identificación y registro;
- 3. Sección de Investigación:** Es la encargada de realizar las investigaciones sobre las denuncias recibidas y emitir los informes respectivos a fin de ser remitidos posteriormente a la Comisión Directiva;
- 4. Sección de Sanciones:** Es la encarga de imponer y ejecutar las sanciones que correspondan conforme a las instrucciones que emita la Comisión Directiva, en base a los informes que reciba de las investigaciones realizadas, así como aquellas que conforme a la categorización de sanciones le corresponda. Esta sección debe de contar con un Registro de las sanciones aplicadas, con el fin de determinar la reincidencia de los infractores; y,
- 5. Otras Secciones:** La Comisión Directiva puede crear en la estructura interna de la Inspectoría General, otras secciones que estime convenientes de acuerdo a las necesidades para el cumplimiento de las funciones de ésta.

ARTÍCULO 19.- PATRULLAJES, OPERATIVOS DE VIGILANCIA, CONTROL Y SUPERVISIÓN EN LA RED VIAL. - Para realizar estas actividades, la Sección de Supervisión de la Inspectoría General, debe establecer por sí misma o por medio de sus Delegados Regionales, Departamentales y/o Locales, un programa de coordinación de mecanismos de control y supervisión trimestral.

En los puestos de control establecidos por la Dirección General de Tránsito, la Inspectoría General puede realizar también sus actividades, cada quien en el ámbito de su competencia.

Cuando éstos no existan, la Inspectoría General debe establecer casetas o puestos de control, fijos o móviles, en la entrada de las principales ciudades y en los empalmes de carreteras de mayor circulación de vehículos de pasajeros, con el objetivo de garantizar el control y supervisión de las operaciones y el fiel cumplimiento de la Ley y el presente Reglamento.

ARTÍCULO 20.- PROCEDIMIENTO PARA IMPUGNACIÓN DE SANCIONES: Para la impugnación de las sanciones impuestas, se debe seguir el procedimiento establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo.

ARTÍCULO 21.- AUXILIO POLICIAL. La Dirección Nacional de Tránsito, debe prestar el auxilio policial, cuando ésta sea solicitada por los Inspectores para la realización de las acciones de inspección y fiscalización que les correspondan.

ARTÍCULO 22.- ESCUELA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE (ENTT): La Escuela Nacional de Transporte Terrestre, es la encargada de la acreditación de los pilotos tanto del servicio público y especial, así como de los vehículos particulares.

Las Escuelas Privadas de Conductores destinadas a la formación o entrenamiento de pilotos para la prestación de servicios públicos y especiales de transporte terrestre, así como para los conductores de vehículos particulares, deben ser autorizadas por la Escuela Nacional de Transporte Terrestre.

Para la obtención de una Licencia de Conducir, el interesado debe acreditar haber aprobado el proceso de formación o entrenamiento teórico y práctico por una escuela privada certificada y además, haber obtenido la acreditación de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre.

El Instituto, en calidad de fideicomitente y fideicomisario, debe incorporar el sistema de las escuelas referidas en el este Artículo en el proyecto de Asociación Público Privado denominado "*Operación, Funcionamiento, Financiamiento y Administración del Registro de la Propiedad Vehicular a Nivel Nacional e Implementación de Centros de Inspección Vehicular, Suministro*

de Placas, Otorgamiento de Licencias de Conducir, Modernización del Sistema de Sanciones e Infracciones de Tránsito y la Tecnificación de Recaudación de Multas", aprobado mediante Decreto Legislativo N°. 369-2013 del 22 de Marzo de 2014.

ARTÍCULO 23. - AUTORIZACIONES PARA LAS ESCUELAS PRIVADAS DE CONDUCTORES: Para obtener la autorización de una escuela privada de conductores, en cualquiera de sus modalidades, se debe presentar una solicitud al Instituto, cumpliendo las formalidades de la Ley de Procedimiento Administrativo, y mediante la cual se deben acreditar los siguientes requisitos:

- 1) Escritura de constitución de la sociedad mercantil;
- 2) Registro Tributario Nacional;
- 3) Lista del personal instructor permanente que contratará, con la descripción de su experiencia o formación;
- 4) Lista de los vehículos que posee o que adquirirá para cumplir con las tareas de formación y capacitación de conductores y pilotos, los cuales deben contar con todo el equipo e instrumentos necesarios para el aprendizaje práctico. Estos vehículos deben contar con un Certificado de buen funcionamiento otorgado por el fabricante, su distribuidor o, en su defecto, por los talleres certificados en el país; y,
- 5) Lista de todo el material didáctico, manuales y equipo que debe utilizar en las tareas de formación y capacitación de conductores y pilotos. El material didáctico instructivo y formativo debe cumplir con el contenido aprobado por el Instituto de acuerdo a cada tipo de Licencia de Conducir que solicite un piloto o conductor.

Previo a resolver, el Instituto debe realizar la revisión e inspección física detallada de las instalaciones propuestas para el funcionamiento de la escuela, el material y el equipo a utilizar, para constatar que se cumplen con los requisitos mínimos exigidos para su autorización. Toda escuela por lo menos, debe estar equipada con las aulas de enseñanza, proyectores, material didáctico, componentes mecánicos y demás equipamiento necesarios para proporcionar un buen servicio.

Realizada la inspección, se emitirá el Dictamen Legal correspondiente y posteriormente, se dictará la Resolución que corresponda. Con la Resolución autorizante emitida por el Instituto, se podrá tramitar y obtener el Permiso Municipal de Operaciones correspondiente.

Toda solicitud de este tipo se debe resolver en un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir de la fecha en que se haya satisfecho todos los requisitos por parte del peticionario.

CAPÍTULO II ESTRUCTURA ORGÁNICA

ARTÍCULO 24.- DE LA ESTRUCTURA ORGÁNICA.

Dentro de su estructura orgánica el Instituto, además de las dependencias contenidas en la Ley, debe contar como mínimo con las siguientes áreas:

- 1) Dirección Ejecutiva;
- 2) Gerencia Administrativa y de Recursos Humanos;
- 3) Gerencia de Operaciones;
- 4) Gerencia de Procesos y Cumplimiento;
- 5) Gerencia Legal;
- 6) Auditoría Interna; y,
- 7) Unidad Coordinadora de Proyectos (UCP).

ARTÍCULO 25.- REQUISITOS DEL PERSONAL EJECUTIVO, GERENCIAL Y DE JEFATURA. Les son aplicables los mismos requisitos para optar a la Inspección General de Transporte Terrestre, privilegiando a profesionales con orientación de grado o posgrado en las áreas de gerencia de proyectos, políticas públicas, ingeniería industrial, administración y finanzas.

ARTÍCULO 26.- DIRECCIÓN EJECUTIVA. Es la máxima autoridad ejecutiva dentro del Instituto, encargada de coordinar y ejecutar las políticas que emanan de la Comisión Directiva, en el marco de las atribuciones y competencias. Asimismo, es el órgano encargado de ejecutar las Resoluciones y Acuerdos emitidos por la Comisión Directiva y de verificar que

se cumplan los objetivos institucionales y operativos del Instituto, sirviendo como un apoyo para el cumplimiento de las tareas y actividades que correspondan en el marco de las atribuciones legales y reglamentarias de la Inspectoría General de Transporte Terrestre y de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre.

Sin perjuicio de las funciones generales e inherentes a su cargo, le corresponde:

- 1) Ejecutar la dirección operativa y ejecución de los planes, programas y proyectos aprobados por la Comisión Directiva;
- 2) Por conducto de la Gerencia Administrativa y de Recursos Humanos, preparar y ejecutar el presupuesto del Instituto para aprobación de la Comisión Directiva;
- 3) Por conducto de la Gerencia de Procesos y Cumplimiento, preparar, coordinar, ejecutar y dar seguimiento al plan estratégico y el plan operativo anual del Instituto para aprobación de la Comisión Directiva;
- 4) Por conducto de la Gerencia de Procesos y Cumplimiento, presentar a la Comisión Directiva para su aprobación, la memoria anual del Instituto;
- 5) Coordinar y supervisar el cumplimiento de las funciones y actividades de las gerencias, divisiones, departamentos, jefaturas y demás funcionarios y empleados del Instituto;
- 6) Coordinar y ejecutar las tareas que corresponden desempeñar en el marco del cumplimiento de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública; y,
- 7) Las demás que la Comisión Directiva le delegue.

ARTÍCULO 27.- GERENCIA ADMINISTRATIVA Y DE SUS RECURSOS HUMANOS. Tiene a su cargo las labores relativas a la administración y disposición de bienes de la entidad; la selección, concurso, contratación, promoción, destitución y administración del recurso humano del Instituto; y los demás recursos financieros y materiales de la institución. Entre algunas de sus principales funciones están las siguientes:

- 1) Llevar la contabilidad de la institución y presentar informes financieros y contables a la Dirección Ejecutiva de forma mensual, trimestral, semestral y anual;

- 2) Planificar, organizar, dirigir, coordinar y controlar todos los procesos administrativos de la institución con el fin de cumplir los objetivos establecidos;
- 3) Administrar y custodiar el patrimonio de la institución conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables; y,
- 4) Elaborar, ejecutar y controlar el presupuesto asignado, con la finalidad de lograr un máximo aprovechamiento de los recursos otorgados, según las disposiciones legales y reglamentarias aplicables; así mismo, presentar informes mensuales de ejecución presupuestaria.

ARTÍCULO 28.- GERENCIA DE OPERACIONES.

Tiene a su cargo la operación y ejecución de las tareas y objetivos públicos del Instituto y de la Comisión Directiva, a excepción de las que por Ley corresponden a otras dependencias del Instituto. Asimismo, sin perjuicio de la función autorizante de la Comisión Directiva, es la Gerencia encargada de ejecutar las funciones descritas en el Artículo 5.6 de la Ley, del Programa de Renovación de Vehículos Automotores; del centro de control de operaciones de transporte, incluyendo los sistemas de control de flota e información al usuario, recaudo y videovigilancia embarcada; de la regulación del servicio según sus diferentes modalidades y de los servicios de tecnología de la información para todas las dependencias del Instituto.

Asimismo, tiene a su cargo el área de servicio al ciudadano para atender, procesar, autorizar y expedir todos los trámites, permisos y licencias contenidos en la Ley, con excepción de las autorizaciones que correspondan a la Comisión Directiva, salvo que éstas hayan sido delegadas total o parcialmente; para lo cual, debe coordinar con la Secretaría General la delegación de las funciones y atribuciones que correspondan a fin de agilizar y simplificar toda la tramitología del Instituto. El área de atención al ciudadano debe operar como ventanilla única para la gestión de concesiones, ampliación de rutas, certificado de rutas, permisos de explotación, certificado de operación, entre otros.

La Gerencia es la responsable del control de la recaudación de ingresos, cuenta corriente y gestión de cobranzas.

ARTÍCULO 29.- GERENCIA DE PROCESO Y CUMPLIMIENTO. Tiene a su cargo levantar, publicar y mejorar continuamente todos los procesos operativos, con incidencia interna y externa del Instituto, ejecutando sus funciones con estricto apego a los principios de unidad de criterio, celeridad, agilidad y simplificación de procesos; procurando en la medida de las posibilidades legales, eliminar las discrecionalidades y arbitrariedades en la toma de decisiones operativas.

Esta Gerencia tiene como mandato obtener dentro de los primeros dos (2) años de creación del Instituto, la certificación de los procesos del mismo bajo la norma ISO 9000 y es la responsable de mantener vigente dicha certificación anualmente; para lo cual todas las dependencias del Instituto deben cumplir con las recomendaciones que la Gerencia emita.

Asimismo, la Gerencia debe verificar el cumplimiento de los objetivos estratégicos y operativos de todas las dependencias del Instituto, debiendo monitorear el cumplimiento de las metas que anual y mensualmente la Comisión Directiva apruebe.

ARTÍCULO 30.- GERENCIA DE SERVICIOS LEGALES. Tiene a su cargo prestar los servicios de asesoría legal a la Comisión Directiva, al Consejo Asesor, a la Dirección Ejecutiva y a las demás Unidades del Instituto, tanto en lo relativo a los aspectos institucionales, como en lo que respecta a los procesos relacionados a las operaciones de transporte terrestre y todo lo relacionado con la materia.

ARTÍCULO 31.- AUDITORÍA INTERNA. Tiene a su cargo el cumplimiento de las atribuciones y facultades que la Ley General de la Administración Pública y su Reglamento le confieren; así como de las que le corresponden conforme a la Ley del Tribunal Superior de Cuentas, su Reglamento General, sus reglamentaciones especiales y demás normativa que emite el Pleno de dicho Tribunal.

ARTÍCULO 32.- UNIDAD COORDINADORA DE PROYECTOS (UCP). Tiene a su cargo la continuidad de la implementación de la modalidad de Transporte Público Terrestre de Buses de Transporte Rápido (BTR) y demás modalidades que la Comisión Directiva le delegue, así como el seguimiento a las funciones establecidas en el Decreto Legislativo de creación del BTR y sus respectivos convenios, como ser: Convenios

Subsidiarios, Convenios de Préstamo con organismos de cooperación bilateral o multilateral, entre otros.

Asimismo, debe coordinar con la Gerencia de Operaciones, la gestión de todos los procesos de adquisiciones y contrataciones de especialistas, nacionales o internacionales, que se requieran para el diseño e implementación de los siguientes programas: Programa de Reingeniería Institucional, Reestructuración de Rutas, Programa de Renovación de Vehículos Automotores, centro de control de operaciones de transporte que incluye los sistemas de control de flota e información al usuario, recaudo y videovigilancia embarcada, control del servicio en sus diferentes modalidades (urbano, interurbano, taxi, mototaxi, motocarga y otras modalidades).

La UCP está conformada como mínimo, por un Coordinador del Programa, Coordinador de operaciones de transporte, coordinador de nuevos proyectos, especialista administrativo, especialista de adquisiciones, especialista ambiental, especialista en comunicaciones, especialista en monitoreo y evaluación, coordinador de ingeniería, entre otros.

TÍTULO III

PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 33.- PRINCIPIOS. El transporte terrestre de personas y carga es un servicio esencial, que responde a los principios de:

- 1) **RESPONSABILIDAD.**- El Estado aprueba las políticas, regulaciones y controles necesarios para propiciar el cumplimiento, por parte de los usuarios y operadores del transporte terrestre, de lo establecido en los Convenios, la Ley, los Reglamentos y Normas Técnicas aplicables.
- 2) **UNIVERSALIDAD.**- El Estado garantiza el acceso al servicio de transporte terrestre, sin distinción de ninguna

naturaleza, conforme a lo establecido en la Constitución de la República y las leyes pertinentes.

- 3) **ACCESIBILIDAD.**- Es el derecho que tienen los usuarios a su movilización y de sus bienes, debiendo por consiguiente todo el sistema de transporte en general responder a este fin.
- 4) **COMODIDAD.**- Constituye parte del nivel de servicio que las operadoras de transporte terrestre de personas y carga deberán cumplir y acreditar, de conformidad a las normas, reglamentos técnicos y homologaciones que para cada modalidad y sistema de servicio estuvieren establecidas por el IHTT.
- 5) **CONTINUIDAD.**- Conforme a lo establecido en sus respectivos Permisos de Explotación y Operación, autorizaciones concedidas por el Estado sin dilaciones e interrupciones.
- 6) **SEGURIDAD.**- El Estado garantiza la eficiente movilidad de transporte de personas y carga, mediante una infraestructura vial y de servicios adecuada, que permita a los operadores a su vez, garantizar la integridad física de los usuarios y de los bienes transportados respetando las regulaciones pertinentes.
- 7) **CALIDAD.**- Es el cumplimiento de los parámetros de servicios establecidos por los organismos competentes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y demás valores agregados que ofrezcan las operadoras de transporte a sus usuarios.
- 8) **ESTANDARIZACION.**- A través del proceso técnico de homologación establecido por el Instituto, se verificará que los vehículos que ingresan al parque automotor cumplan con las normas y reglamentos técnicos de seguridad, ambientales y de comodidad emitidos por la autoridad, permitiendo establecer un estándar de servicio a nivel nacional.
- 9) **MEDIO AMBIENTE.**- El Estado garantiza que los vehículos que ingresan al parque automotor a nivel nacional cumplan con normas ambientales y promoverá la aplicación de nueva tecnologías que permitan disminuir la emisión de gases contaminantes de los vehículos.
- 10) **LIBRE COMPETENCIA:** Se garantiza a todos los concesionarios igualdad de derechos y condiciones, así como la adopción de mecanismos que promuevan la igualdad de

competencia para evitar medidas monopólicas, oligopólicas o cualquier otra que vaya en detrimento del Concesionario.

ARTÍCULO 34.- SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE. Sin perjuicio que en lo sucesivo pudieran incluirse otras modalidades, el Transporte Público Terrestre se clasifica en:

- 1) **URBANO.**- Es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte, y las distintas unidades están disponible para el público en general. Puede ser regular, rápido, ejecutivo, buses de transporte rápido (BTR) y otros sistemas de transporte masivo que en el futuro pudieran implementarse.
- 2) **INTERURBANO.**- El que se da entre distintos poblados de una ciudad o sucede entre ciudades distintas. Puede ser regular, directo y ejecutivo.
- 3) **TAXI.**- Vehículo para alquiler, con un conductor, que se utiliza en el servicio de transporte de uno o un grupo pequeño de pasajeros dirigidos a diferentes destinos por contrato o dinero. Estos pueden clasificarse en los siguientes tipos:
 - a. Colectivo o de punto.** - Tienen una ruta determinada y un precio fijo para el pasaje el cual varía dependiendo de la distancia a recorrer, en algunos casos se puede cancelar en una cuota especial y dejan al pasajero en un punto más específico, si es que este punto no se aleja del trazado autorizado.
 - b. Directo o de Barrido.** - Usualmente, en este modo de transporte público, el usuario determina los lugares donde se recoge y se deja el pasajero. Es decir, a diferencia de los otros tipos de transporte público, como ser el autobús, el servicio ofrecido por el taxi se caracteriza por ser puerta a puerta.
 - c. Radiotaxi.** - Taxi provisto de un emisor y receptor de radio o teléfono que conectado con una central física o electrónica, comunica al taxista los servicios solicitados por los clientes.

- 4) MOTOTAXI. - Motocicleta de tres (3) ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos, a cambio de dinero de la misma forma que un taxi y es destinado a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.
- 5) MOTOCARGA. - Es un motocarro o triciclo motorizado de transporte ligero, de tres ruedas, cuya parte anterior deriva de la parte mecánica de una motocicleta y la parte posterior consiste en un vano de carga para el vehículo de reparto.
- 6) CARGA. - Mercaderías, semovientes, cosas o especies y todo tipo de bienes o mercancías, que son trasladados de un lugar a otro por vehículos automotores u otro medio de transporte terrestre. Puede ser General o Especializada, el cual deberá de contar con una reglamentación especial en consonancia con los convenios internacionales de los que Honduras forma parte.
- a. Carga no Especializada o General.** - Traslado de productos y mercancías que no requieran de un manejo especial y no representen una amenaza para la seguridad de las personas y los bienes.
- b. Carga Especializada.** - Transporte de todos aquellos productos que requieren un trato, un equipo y un manejo especial y que puedan significar un riesgo para la seguridad de las personas y para el medio ambiente.
- 7) INTERNACIONAL. - Es el servicio de transporte que los concesionarios realizan de un país a otro; que es prestado con vehículos dentro del territorio nacional sin realizar cabotaje o que pasa en tránsito por el territorio hondureño. Este puede ser de personas o de carga.

Otras modalidades que el Instituto autorice.

ARTÍCULO 35.- REQUISITOS PARA OBTENER EL PERMISO DE EXPLOTACIÓN. Para obtener el permiso de explotación los interesados deben presentar una solicitud conforme a la Ley de Procedimiento Administrativo, en la cual deben especificar la modalidad del tipo de servicio de transporte que se desea ofrecer, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- 1) Tarjeta de Identidad en el caso de personas naturales; escritura de constitución o certificación de la personalidad jurídica del interesado, en el caso de personas jurídicas;
- 2) Datos de contacto telefónico fijo, celular y correo electrónico del solicitante;
- 3) Registro Tributario Nacional (RTN);
- 4) Los socios o miembros, así como el representante legal del solicitante deberá acreditar:
 - a. Constancia de no tener antecedentes penales vigentes extendidas por el Poder Judicial.
 - b. Constancia de no tener cuentas pendientes con el Estado vigente extendida por la Procuraduría General de la Republica (PGR).
 - c. Constancia de solvencia tributaria vigente extendida por el Servicio de Administración de Rentas (SAR).
- 5) Evidencia de cumplir con lo preceptuado en los artículos 23, 24 y 27 de La Ley de Transporte Terrestre de Honduras;
- 6) Título de propiedad o certificación de propiedad equivalente del vehículo con el que se prestara el servicio;
- 7) En caso que el solicitante no sea el propietario de la unidad o unidades indicadas en su solicitud, deberá aportar el contrato o documento legal correspondiente que certifique la autorización para disponer de las mismas;
- 8) Certificado de inspección del vehículo con el que se prestará el servicio; y,
- 9) Declaración jurada, autenticada ante Notario, del representante legal o del interesado, señalando que utilizará la unidad indicada en su solicitud exclusivamente para el servicio de transporte terrestre en la modalidad que solicite y en la cual expresamente manifiesta que se encuentra entendido que la transgresión a las disposiciones de este ley y sus reglamentos facultan al Instituto para cancelar el permiso de explotación que eventualmente se otorgue.

ARTICULO 36.- COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA RESPONDER POR LOS DAÑOS A TERCEROS. Es un seguro que debe ser contratado por todo

propietario de un vehículo automotor, remolque o carga, con una compañía de seguros. Su cobertura permite pagar gastos de hospitalización o atención médica, quirúrgica, farmacéutica y dental, o de rehabilitación de una persona ocupante o no de un vehículo que sufra un accidente de tránsito, en el que participe un vehículo asegurado. En caso de invalidez o muerte, indemniza al afectado o a los herederos, según corresponda.

ARTÍCULO 37.- BASE DE DATOS DE VEHÍCULOS ASEGURADOS. El Instituto debe incorporar a la base de datos de su sistema integrado, la información de seguros de los vehículos, la cual está a disposición de los usuarios a fin de ser consultada públicamente.

ARTÍCULO 38.- ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA.- Con el propósito de evitar costos y trámites innecesarios para los usuarios y propietarios de vehículos, el Instituto debe incorporar al sistema del Instituto de la Propiedad (IP), de oficio, toda la información relacionada con los registros, autorizaciones, licencias, permisos, certificados y seguros, entre otros, en el marco de la Asociación Público Privada anteriormente referida.

CAPÍTULO II

SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL

ARTÍCULO 39.- SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL. - Es aquel cuyo giro no es la prestación de servicio de transporte público, por lo que no comparten las estaciones destinadas al servicio público regular y se confieren por medio de un contrato de carácter privado entre el brindador del servicio y el cliente, los cuales requieren de un permiso especial del Instituto. De conformidad con el Artículo 50 de la Ley, las unidades de transporte que se dediquen exclusivamente a este tipo de servicios deben ser rotuladas con una franja de color distintiva, que identifique la naturaleza del servicio e incluya el número de registro, precedidas de las iniciales STE (Servicio de Transporte Especial), así como las demás especificaciones técnicas que considere pertinente el Instituto.

ARTÍCULO 40.- REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL: Con

el fin de regular las condiciones y demás aspectos que regulan el Servicio de Transporte Especial, una vez constituida la Comisión Directiva, se aprobará un Reglamento Especial que desarrollará los preceptos y condiciones generales establecidas en el presente Capítulo.

ARTÍCULO 41.- TIPOS DE TRANSPORTE ESPECIAL. - El Servicio de transporte Especial puede adoptar las siguientes modalidades:

- 1) Transporte de Estudiantes;
- 2) Transporte de Trabajadores;
- 3) Transporte de Turismo;
- 4) Transporte de Excursiones;
- 5) Transporte de Grupos Sociales y Religiosos;
- 6) Transporte Privado de Carga; y,
- 7) Cualquier otro tipo que surja y que autorice el Instituto y los demás que se establezcan en el Reglamento Específico.

ARTÍCULO 42.- REQUISITOS GENERALES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL. Estos son los requisitos generales que los concesionarios deben cumplir para prestar el servicio de transporte especial:

- 1) Las unidades deben portar una franja de color que lo identifique como Servicio de Transporte Especial, de acuerdo a su naturaleza;
- 2) Unidades con una capacidad no menor a quince (15) pasajeros sentados;
- 3) Suscripción de un contrato de servicios que acredite la relación entre el prestador del servicio y sus clientes, así como el precio convenido de mutuo acuerdo por las partes, según sea aplicable. Las estipulaciones del contrato deben coincidir con lo que establece la Ley de Transporte Terrestre y sus Reglamentos; y,
- 4) Deben cumplir con los mismos requisitos técnicos que se le exigen a los concesionarios del Servicio de Transporte Público, en cuanto a seguridad, calidad y eficiencia, en lo aplicable.

ARTÍCULO 43.- CONTRATO DE PRESTACIÓN: El Servicio de Transporte Especial podrá contratarse con personas naturales o jurídicas, debiendo estas últimas encontrarse legalmente constituidas. En ningún caso podrá prestarse el Servicio de Transporte Especial sin la suscripción del respectivo Contrato que establezca como mínimo, el objeto del mismo, las obligaciones de las partes, las características de las unidades, cantidad de unidades, horarios e itinerarios, número de paradas, ruta y/o recorrido, cantidad de estudiantes, trabajadores, turistas, entre otros y demás aplicables según la modalidad requerida, sin perjuicio de las demás estipulaciones que se indiquen en el Reglamento Especial que se emita al efecto y las que las partes estimen convenientes. Se exceptúa el Transporte Especial Privado, utilizado para fines propios.

Para brindar el servicio especial se habrán de obtener los permisos respectivos que requieran.

ARTÍCULO 44.- PERMISOS: Para la autorización o renovación de Permisos de Explotación del Servicio de Transporte Especial, el solicitante debe acompañar copia del contrato de prestación de servicios del transporte debidamente autenticado, en los casos que resulte aplicable.

ARTÍCULO 45.- REQUISITOS COMUNES PARA LA OBTENCIÓN DE PERMISOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL: Para obtener los permisos necesarios en las diferentes modalidades de Servicio de Transporte Especial, se habrán de presentar ante el Instituto, los requisitos generales siguientes, sin perjuicio de los Requisitos Específicos para cada modalidad:

- 1) Solicitud de transporte especificando la modalidad que se pretende sean autorizadas;
- 2) Fotocopia de documento acreditativo del Poder de Representación en caso de presentarse la solicitud enunciada en el numeral primero a través de un tercero;
- 3) Copia debidamente autenticada del documento de identidad y Registro Tributario Nacional del propietario y del piloto en su caso, o del Apoderado en caso de ser presentado a

través de tercero, o del Representante Legal en caso de tratarse de Persona jurídica;

- 4) Copia de la Escritura Pública de Constitución debidamente inscrita, en caso de tratarse de una Persona jurídica;
- 5) Registro Tributario Nacional (RTN) de la Persona Jurídica, según sea el caso;
- 6) Fotocopia del documento comprobante pago de la tasa única anual vehicular, debidamente autenticada;
- 7) El solicitante debe presentar certificado de vehículo o certificación de buen funcionamiento original y vigente, emitido por órgano calificado, a excepción de las unidades cero kilómetros;
- 8) Fotocopia del certificado de piloto, debidamente autenticado;
- 9) Constancias originales de antecedentes penales y policiales del propietario de la(s) unidad(es) y del piloto;
- 10) Fotocopia de la Licencia de Conducir, debidamente autenticada; y,
- 11) Constancia electrónica de Solvencia Fiscal.

CAPÍTULO III

SERVICIOS EJECUTIVOS Y ATENCIÓN PREFERENTE A PASAJEROS EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN GENERAL

ARTÍCULO 46.- SERVICIO EJECUTIVO O DE LUJO DE TRANSPORTE. Para todas las modalidades del servicio de transporte, se considera servicio Ejecutivo si cumple al menos las siguientes condiciones:

- 1) Condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al servicio básico, como mayores espacios entre sillas, mayor bodega de baúl;
- 2) Ofrecerá sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos, incluyendo plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios;
- 3) Pago sólo se realiza por medios electrónicos;

- 4) Tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igual o inferior a la del nivel básico;
- 5) Calificación al servicio y al conductor; y,
- 6) Las plataformas tecnológicas serán de propiedad de las empresas de transporte o contratadas con terceros propietarios de ellas y tendrán que obtener la habilitación del Instituto. Dicha plataforma debe tener la posibilidad de calificar e individualizar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio y conocer el valor aproximado del servicio. Los prestadores de este tipo de servicio podrán asociarse en Consorcios Operativos para cumplir con sus objetivos.

ARTÍCULO 47.- ATENCIÓN PREFERENTE. Gozan de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores, mujeres embarazadas, niñas y niños menores de cinco años y estudiantes acreditados mediante carné respectivo y vigente. Para el efecto, el sistema de transporte en general, otorga los siguientes beneficios:

- 1) Áreas y accesos especiales y debidamente señalizados, en concordancia con las normas y reglamentos técnicos del Instituto para estos tipos de servicio;
- 2) Asistencia especial a las personas señaladas en esta sección, según sus necesidades, facilitándoles el acceso a los vehículos y ofreciéndoles la mayor comodidad dentro de la categoría respectiva. Además, la infraestructura física del vehículo y de los corredores del transporte deberá ser accesible a este grupo de usuarios. El Instituto y sus organismos auxiliares, en el ámbito de sus competencias, controlarán el cumplimiento de estas obligaciones;
- 3) Derecho a ingresar al bus en forma previa y prioritaria a cualquier otro usuario. En caso de ser necesario, el personal encargado de la prestación del servicio, determinará la conveniencia de descender primero o al final de la salida del resto de los pasajeros;
- 4) Las sillas de ruedas, coches para bebés, camillas, muletas u otros equipos que requieran las personas referidas en este capítulo, serán transportadas gratuitamente como equipaje prioritario;

- 5) Derecho a acceder directamente a la ventanilla para la compra de pasajes o cualquier otra gestión sin hacer fila;
- 6) Derecho a las tarifas preferenciales, de acuerdo lo estipulado en las leyes aplicables; y,
- 7) Los niños menores de cinco años no pagarán pasaje alguno.

CAPÍTULO IV

FIDEICOMISO

ARTÍCULO 48.- FIDEICOMISO.- En aplicación del Decreto Legislativo 369-2013 del 20 de enero de 2014, publicado el 22 de marzo de 2013, contenido de las disposiciones del “Contrato de Fideicomiso Para el Proyecto de Operación, Funcionamiento, Financiamiento y Administración del Registro de la Propiedad Vehicular a Nivel Nacional e Implementación de los Centros de Inspección vehicular, Suministro de Placas, Otorgamiento de Licencias de Conducir, Modernización del Sistema de Sanciones de Infracciones de Tránsito y la Tecnificación de la Recaudación de Multas”, suscrito por sustitución con el Banco Nacional de Desarrollo Agrícola (BANADESA), los ingresos provenientes de los centros de inspección vehicular y la emisión de licencias de conducir, referidos en las disposiciones de la Ley de Transporte Terrestre y el presente Reglamento, deberán recaudarse y percibirse en el patrimonio autónomo de este Fideicomiso.

El Inversionista Operador Privado que se contrate, en el marco del referido Fideicomiso de asociación público privado, comprenderá dentro de sus alcances la implementación del proyecto de los centros de inspección vehicular, conforme a las normativas que apruebe en el ejercicio de sus competencias el Instituto de la Propiedad y el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre, así como del proyecto de emisión de licencias de conducir.

ARTÍCULO 49.- FIDEICOMISO DE ADMINISTRACION.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo precedente, el Instituto, por conducto de la Comisión para la Promoción de la Alianza Público Privada (COALIANZA), creará un fideicomiso cuyo propósito y finalidad es la operación del

sistema referido en el Artículo 92 de la Ley, el cual se constituirá con el ochenta por ciento (80%) los fondos de los recursos restantes de los ya comprometidos en el fideicomiso descrito en el artículo anterior.

CAPÍTULO V COSTO DEL SERVICIO, TARIFAS Y PAGOS

ARTÍCULO 50.- DETERMINACIÓN DE TARIFAS.

Una vez seleccionada e incorporada la Comisión Directiva según lo establecido en el Artículo 98 de la Ley, está cuenta con un plazo máximo de noventa (90) días para realizar los estudios técnicos, de valoración y fijación necesarios para determinar las tarifas para la prestación del Servicio Público por parte del Concesionario, tomando en cuenta las variables de los costos de operación específicos establecidos en la Ley.

Para tal efecto se debe crear un Reglamento Especial que determine los costos, tarifas, pagos, fórmulas, mecanismos y procedimientos a utilizar por el Instituto para la aplicación y cumplimiento de la Ley, al cual deberán acogerse los concesionarios una vez dicho reglamento sea aprobado y publicado.

ARTÍCULO 51.- MODIFICACIONES A LAS TARIFAS. El Reglamento Especial aludido en el Artículo que precede podrá además establecer que en caso de requerirse modificaciones en las tarifas, el Instituto realizará las revisiones necesarias para determinar la procedencia de realizar dichas modificaciones, previo a su aprobación por parte de la Comisión Directiva.

ARTÍCULO 52.- SISTEMA PARA RECAUDO DE TARIFAS. El sistema para recaudo de tarifas comprende los servicios de venta, recarga de tarjetas electrónicas prepago, la distribución de los medios de validación de acceso al sistema, así como el manejo y custodia de los ingresos hasta su entrega al ente fiduciario. Todo lo anterior será provisto como parte de la concesión del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

Los procedimientos para establecer la fórmula y distribución de recaudo, así como los procedimientos específicos para la realización y reporte del recaudo se establecerán en el Reglamento Especial que se implemente para tal efecto.

ARTÍCULO 53.- CRITERIOS GENERALES DEL RECAUDO DE TARIFAS MEDIANTE TARJETAS ELECTRÓNICAS. Las tarjetas electrónicas de prepago serán fácilmente identificables por su color para diferenciar los diferentes tipos de tarifa que el Instituto defina; registrarán el pago correspondiente, priorizando la seguridad y los derechos de los usuarios. Las tarjetas habilitadas deberán contar con mecanismos de seguridad informática, así como series y numeraciones codificadas para cada modalidad de uso.

En el caso de que se implementen tarjetas de tarifa preferencial, las mismas serán personales e intransferibles y contarán en su reverso con la fotografía y datos de identificación del usuario. Los operadores del servicio serán los responsables de generar y mantener la base de datos y los archivos con los documentos de los usuarios que personalicen las tarjetas de manera que se facilite la renovación en caso de pérdida o reposición de la tarjeta, sin necesidad de volver a presentar documentos.

Para motivar el uso de la tarjeta electrónica de prepago, el Instituto en coordinación con el concesionario del SITP, podrán diseñar promociones e incentivos, los cuales pueden incluir bonos especiales para estudiantes, descuentos, pasajes libres, tarjetas promocionales y acceso a otros servicios nacionales o municipales.

El modelo físico, gráfico y promocional de las tarjetas electrónicas deberá ser aprobado por el Instituto.

CAPÍTULO VI SANCIONES

ARTÍCULO 54.- PAGO DE SANCIONES. El pago de las sanciones que se apliquen se realizará a más tardar treinta (30) días después que fueron impuestas, siguiendo los

procedimientos establecidos en el sistema de control de recaudación que implemente el Instituto.

El incumplimiento de pago de las sanciones en los plazos otorgados, genera intereses y recargos de acuerdo a lo que el Instituto establezca en su reglamentación específica, sin perjuicio de la aplicación de otras medidas que estime el Instituto.

ARTÍCULO 55.- DEDUCCIÓN AUTOMÁTICA DE SANCIONES. Las sanciones que sean definidas en los contratos de concesión, acorde a las modalidades de explotación, y que puedan ser determinadas de forma automática a través de los sistemas que se implementen para el control de las operaciones de los concesionarios, serán deducidas del pago de contraprestación de servicio a través del sistema control de recaudación.

ARTÍCULO 56.- IMPUGNACIÓN A SANCIONES. El proceso a seguir para impugnar una sanción interpuesta, se habrá de seguir el procedimiento establecido en la Ley del Procedimiento Administrativo.

ARTICULO 57.- SANCIÓN POR OFRECER O BRINDAR DE HECHO EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE SIN AUTORIZACION DEL ESTADO. La persona natural o jurídica que ofrezca o brinde de hecho el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus modalidades sin la autorización del Estado, incurrirá en infracción muy grave de conformidad al artículo 80 numeral 1) de la Ley, y será sancionado con una multa equivalente a dos (2) salarios mínimos, y en tanto no se haga efectivo el pago se retendrá la unidad hasta por seis (6) meses y la remisión del expediente de sanciones a la Comisión Directiva, a efecto de entablar la acción penal correspondiente así como la consecuente cancelación definitiva de la licencia de conducir.

ARTICULO 58.- SANCIÓN POR CONDUCIR UN VEHICULO AUTOMOTOR SIN SEGURO. El piloto que fuese sorprendido conduciendo un vehículo que sin el seguro obligatorio correspondiente será sancionado, de acuerdo a lo establecido en el artículo 83 de la Ley.

Para los efectos del presente Artículo, cuando el piloto no pertenezca al sistema de Transporte, se turnará a la Dirección Nacional de Tránsito a quien se facilitará la base de datos con la información de seguro vehicular correspondiente, a fin de que proceda conforme a sus atribuciones.

TÍTULO IV

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO I

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 59.- CONCEPTO. Es el sistema que comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada física, tecnológica y tarifaria de las diferentes modalidades de transporte público; así como los requerimientos para la infraestructura, la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema. Dicho sistema estará rectorado por las instituciones y organismos establecidos conforme a ley para el funcionamiento del sistema del transporte público.

ARTÍCULO 60.- COMPONENTES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Forman parte de manera enunciativa más no limitativa de este sistema, los siguientes:

- a. Sistema Nacional de Seguridad de Transporte Público;
- b. Sistema de Registro de Transporte Público;
- c. Sistema de Evaluación de la Calidad del Servicio;
- d. Sistema de Sanciones, Infracciones y Multas;
- e. Sistema General de Recaudo;
- f. Sistema de Recaudo Embarcado;
- g. Sistema de Estaciones, Paradas y Terminales; y,
- h. Centro Control de Operaciones.

CAPÍTULO II

SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 61.- CONCEPTO. Es el conjunto sistémico de instituciones involucradas, usuarios, concesionarios, operadores

y demás participantes, acciones, normas, herramientas tecnológicas de la información y/o comunicación, que tienen como objetivo garantizar la seguridad de los usuarios del transporte público terrestre, así como de concesionarios y operadores de transporte.

ARTÍCULO 62.- FUNCIONES TECNOLÓGICAS Y/O DE COMUNICACIÓN. A fin de garantizar la eficacia del sistema de seguridad, las herramientas tecnológicas y/o de la comunicación embarcadas en las unidades de transporte terrestre de pasajeros urbano e interurbano, deberán cumplir como mínimo con las siguientes funciones y equipamiento en relación a la seguridad, sin perjuicio de las ampliaciones que se estimen convenientes y necesarias para su adecuado funcionamiento conforme a la tecnología vigente:

- 1) **Cámaras de Seguridad:** Las unidades de transporte deberán contar con cámaras de seguridad en tiempo real, las cuales deberán interoperar con los sistemas de cámaras instaladas en las vías, estaciones, paradas, terminales, entre otros, que deberán responder en conjunto a un solo sistema de alertas y respuesta inmediata a emergencias de seguridad en el transporte público, manejado por la unidad interinstitucional de fuerzas de seguridad, inteligencia, prevención y reacción a que hace referencia el artículo 89 de la Ley.
- 2) **Sistemas de Posicionamiento Global (GPS):** Las Unidades de Transporte deberán contar con un sistema de posicionamiento global (GPS) con el propósito de conocer en tiempo real la ubicación de todas las unidades de transporte a fin de poder coordinar eficientemente las acciones de respuesta y facilitar el monitoreo y seguimiento de las mismas.
- 3) **Botón de Pánico:** Todas las unidades de transporte deberán disponer de un botón de pánico el cual deberá ser instalado en forma estratégica para que los pilotos lo puedan activar sin ser detectados cuando ellos consideren que están ante una situación de eminente peligro. El botón de pánico alerta

el estado de emergencia en el centro de control de seguridad para coordinar las acciones de respuesta inmediata.

- 4) **Identificador de Unidades** (Código de Barra, RFID o la tecnología que esté vigente): El tipo de identificador que se adopte deberá permitir en forma remota la identificación de la unidad de transporte y la vinculación de su información asociada, a fin de garantizar si cualquier unidad de transporte está autorizada a transitar bajo la modalidad que se otorgue mediante el respectivo permiso.
- 5) **Identificador de Piloto:** Sistema de identificación remota que permita validar la autorización con la que cuenta el Piloto respecto al tipo de licencia que posee para conducir determinada unidad.
- 6) **Sistema de Monitoreo y Seguimiento de las Unidades de Transporte:** Este sistema deberá contribuir a garantizar la eficacia de las acciones de respuesta a través de las herramientas de seguimiento y control de flota vehicular, respecto a los horarios, itinerarios, desviaciones de la unidad de la ruta asignada y demás aspectos a ser controlados y supervisados.
- 7) **Sistema de Información al Usuario:** Este sistema deberá proveer información al usuario sobre las rutas, paradas, terminales, precios, puestos de recargas, estaciones, frecuencias, itinerarios y demás aspectos que resulten de interés del usuario.
- 8) **Centro de Control de Seguridad:** Es el Centro donde se coordinarán los sistemas de vídeo, vigilancia, posicionamiento, identificación de unidades y pilotos, alertas de botón de pánico, entre otros.

ARTÍCULO 63.- VERIFICACIÓN DE EQUIPAMIENTO. Los talleres certificados deberán verificar que las unidades de transporte público remunerado de personas, cuenten con el equipamiento referido en el Artículo que precede, así como el correcto funcionamiento de las herramientas de la tecnología y/o comunicación. Previa emisión o renovación del certificado de vehículo o certificación de buen funcionamiento, la Unidad de Control y Supervisión de la Inspectoría General de Transporte Terrestre (IGTT), deberá velar porque siempre el equipo permanezca a bordo en buen estado, así como de aplicar las

respectivas sanciones, multas o penalizaciones por su incumplimiento. Es Obligación de los pilotos, operarios y concesionarios de transporte garantizar el cuidado del equipo.

ARTÍCULO 64.- RECTORÍA DEL SISTEMA. El Sistema Nacional de Seguridad del Transporte Terrestre será rectorado por el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad, el cual en conjunto con la Comisión Directiva del Transporte Terrestre (CDTT) debe implementar el Programa de Rutas Seguras, conforme a la facultad que le otorga la Ley en su Artículo 5, numeral 6. Dicho Programa comprende la adopción de los mecanismos necesarios e implementación de todos los elementos que mejoren la seguridad de las rutas.

El Consejo Nacional de Defensa y Seguridad deberá crear una unidad de control y seguridad, que de forma exclusiva se encargue de la gestión del Sistema Nacional de Seguridad del Transporte Terrestre. Dentro de sus funciones se encuentra la de implementar un programa escalonado que garantice la seguridad de los usuarios del transporte público terrestre de personas, urbano e interurbano y en todas sus modalidades, así como de concesionarios y Operadores de transporte.

CAPITULO III.

SISTEMA DE REGISTRO DE TRANSPORTE PÚBLICO

ARTÍCULO 65.- CONCEPTO. Es un conjunto de herramientas tecnológicas y programáticas integradas, a fin de llevar un registro público de transporte, donde se registraran, identificaran y relacionaran las unidades, concesionarios y pilotos, con las obligaciones y derechos otorgados en los diferentes contratos de concesión, permisos de explotación, certificados de operación, certificado de vehículo o certificación de buen funcionamiento y permisos especiales. Todo trámite y autorización deberá ser registrado en este sistema, el cuál además deberá

implementar un número único de las concesiones y permisos de operación relacionándolo a la placa del vehículo. Este Sistema será articulado por el Instituto en conjunto con el Instituto de la Propiedad (IP).

ARTÍCULO 66.- COMPONENTES. Son componentes del Sistema de Registro de Transporte Público:

- 1) Registro de pilotos;
- 2) Registro de contratos de concesiones;
- 3) Registro de permisos de explotación;
- 4) Registro de certificados de operación;
- 5) Registro de permisos especiales; y,
- 6) Registro de certificado de vehículo o certificación de buen funcionamiento.

ARTÍCULO 67.- VENTANILLA ÚNICA. El Instituto está en la obligación de implementar la ventanilla única en las oficinas centrales y regionales, donde funcionará este sistema, así como los servicios en línea que faciliten a los usuarios el acceso a los trámites del respectivo registro.

ARTÍCULO 68.- REGISTRO DE PILOTOS. Este registro debe registrar y vincular entre otros la siguiente información:

- 1) Sistema de registro e identificación de pilotos;
- 2) Categorización vigente de pilotos e historial de capacitación;
- 3) Historial laboral;
- 4) Registro de infracciones y sanciones cometidas;
- 5) Integración de información proveniente del Registro Nacional de las Personas (RNP);
- 6) Información referente a la emisión de licencias de transporte terrestre;
- 7) Integración de información proveniente del Sistema de emisión de licencias de conducir; y

- 8) Cualquier otra información adicional que resulte relevante para este Sistema de Registro.

ARTÍCULO 69.- REGISTRO DE CONTRATOS DE CONCESIÓN. En este registro se debe registrar y vincular entre otros los siguientes datos:

- 1) Acreditación de cumplimiento de los requisitos que sean definidos por las leyes y normas aplicables para que los Contratos de Concesión sean aprobados;
- 2) Requisitos y pasos para renovar, modificar o cancelar la concesión;
- 3) Información de la persona natural o jurídica concesionaria;
- 4) Vinculación si existen otras concesiones asignadas al mismo concesionario;
- 5) Rutas asignadas al concesionario, permisos de explotación, certificados de operación, certificado de vehículos o certificación de buen funcionamiento;
- 6) Identificador único de la Concesión;
- 7) Registro de Rutas Exclusivas y/o Comunes a la Concesión: Vías, estaciones y terminales de las rutas;
- 8) Modalidad del servicio;
- 9) Registro de multas y sanciones por incumplimiento; y,
- 10) Indicadores de calidad sistema de multas y sanciones por incumplimiento

ARTÍCULO 70.- REGISTRO DE PERMISOS DE EXPLOTACIÓN. Este registro debe registrar y vincular entre otros la siguiente información:

- 1) Identificador de Permiso (Código de barra, Identificación por radio frecuencia, u otros que se implementen);
- 2) Nombre o razón social del titular;
- 3) Ruta;
- 4) Horarios:
 - a. Itinerarios

- b. Tarifas
- c. Paradas o estaciones;
- 5) Fecha de Expedición;
- 6) Fecha de Vencimiento;
- 7) Indicadores de calidad del sistema, multas y sanciones por incumplimiento;
- 8) Obligaciones;
- 9) Prohibiciones;
- 10) Otras Sanciones;
- 11) Tipos de Vehículos amparados por el permiso; y
- 12) Requisitos y pasos para otorgar, renovar, modificar o cancelar el permiso

ARTÍCULO 71.- REGISTRO DE CERTIFICADO DE VEHÍCULO O CERTIFICACIÓN DE BUEN FUNCIONAMIENTO. Este registro debe registrar y vincular los siguientes datos:

- 1) Número de Placa;
- 2) Identificador de Certificado (Código de Barra, RFID o la tecnología vigente);
- 3) Datos generales del vehículo de acuerdo al registro de la propiedad vehicular en el cual debe estar registrado previamente;
- 4) Fecha de expedición del certificado;
- 5) Fecha de vencimiento del certificado;
- 6) Diagnóstico de inspección vehicular; y,
- 7) Cualquier otra información relevante.

ARTÍCULO 72.- REGISTRO DE CERTIFICADO DE OPERACIÓN. Este registro debe registrar y vincular entre otros los siguientes datos:

- 1) Número de permiso de Explotación;
- 2) Número de certificado de operación;
- 3) Número de certificado de vehículo o certificación de buen funcionamiento;

- 4) Nombre o razón social del Concesionario;
- 5) Modalidad del servicio;
- 6) Fecha de Expedición del certificado;
- 7) Fecha de Vencimiento del certificado;
- 8) Número de plazas o pasajeros;
- 9) Identificador de permiso (código de barra etc.);
- 10) Indicadores de calidad sanciones, multas o penalización;
- 11) Requisitos y pasos para otorgar, renovar, modificar o cancelar el certificado;
- 12) Características de la Unidad autorizada para la prestación del Servicio de Transporte; y
- 13) Cualquier otra información relevante.

CAPITULO IV:

SISTEMA DE EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL SERVICIO

ARTICULO 73.- CONCEPTO. Es el método planificado y sistemático de medios y acciones, encaminado a asegurar la calidad del servicio a los usuarios, por medio de indicadores que garantizan que el servicio de transporte público se adecua a sus expectativas y cumple con todos los requisitos normativos y técnicos. El cumplimiento de este sistema estará a cargo de los concesionarios, operadores y pilotos; y la vigilancia del cumplimiento de este sistema estará a cargo de la Unidad correspondiente, de la Inspectoría General del Instituto, quienes además recibirán información del Sistema de Monitoreo y Control de Flota, para generar de forma automática reportes de cumplimiento a los indicadores establecidos en los Contratos de Concesión. La Inspectoría General, a través de la Unidad correspondiente es la responsable de aplicar las diferentes sanciones, multas o penalizaciones por incumplimiento.

ARTÍCULO 74.- INDICADORES DE CALIDAD: El Concesionario deberá cumplir con los Estándares de Calidad y los Niveles de Servicio que se definan en el Contrato de Concesión, para lo cual se incorporan los Indicadores que permitirán medir de manera

específica, oportuna, pertinente y viable, el Nivel de Servicio del sistema de transporte. Algunos de los indicadores obligatorios a incluir en los contratos son:

- a. Accesibilidad:** Facilidad física y psicológica de uso del sistema y medios de información al usuario.
- b. Nivel de Provisión de la Información:** Sobre indicaciones al usuario sobre estaciones, terminales, horarios, itinerarios, tarifas y demás elementos del servicio a utilizar por el usuario.
- c. Tiempo:** Duración del viaje, coordinación y cumplimiento de horario e itinerarios.
- d. Atención al Cliente:** Comunicación y trato personal con el cliente, asistencia y compromisos.
- e. Comodidad:** Comodidad, higiene y servicios complementarios del sistema.
- f. Seguridad:** Protección y prevención de agresiones y accidentes, obligación de portar los equipos de vídeo vigilancia embarcada, gestión de las situaciones de emergencia, obligación de portar todas las certificaciones y permisos exigidos en la ley y sus reglamentos.
- g. Impacto Ambiental:** Minimización de los impactos producidos por el sistema de transporte Público sobre las personas y el medio ambiente.

ARTÍCULO 75.- COMPONENTES DE INDICADORES DE CALIDAD. Cada Indicador está compuesto de los siguientes elementos: Identificador, Concepto de Medición, Frecuencia de Medición, Unidad de Medición, Método de Medida y Valor Mínimo de Aceptación. Adicionalmente, para cada uno de los Indicadores, se establece un Tiempo Máximo de Corrección durante el cual el Concesionario, Operador o Piloto, podrá solucionar cualquier evento en el que los resultados del Indicador resulten ser inferiores al Valor Mínimo de Aceptación. De conformidad con lo anterior, la estructura de cada uno de los indicadores corresponde a la que se indica a continuación:

- 1) Nombre: Corresponde al nombre del Indicador.
- 2) Identificador: Se refiere al código con el que se identifica un Indicador.
- 3) Concepto de Medición: Se refiere a las características físicas de la infraestructura o de los Equipos, unidades de Transporte, o a las condiciones de Operación que pretenden ser verificadas a través del correspondiente Indicador.
- 4) Frecuencia: Se refiere a la periodicidad mínima con la que los Inspectores o el Sistema de Control y Monitoreo de las Unidades, debe medir cada Indicador.
- 5) Unidad de Medición: Se refiere a la unidad en la que se expresa la medida del Concepto de Medición.
- 6) Método de Medida: Se refiere a la descripción del procedimiento para efectuar la medida del correspondiente Indicador.
- 7) Valor Mínimo de Aceptación: Corresponde al mínimo valor que resulta aceptable para cada Indicador.
- 8) Tiempo Máximo de Corrección: Corresponde al término máximo de que dispone el Concesionario, Operador o Piloto, para corregir el nivel observado para cualquier Indicador, sin que se afecte el cumplimiento de sus responsabilidades definidas en el contrato de concesión.

CAPÍTULO V

SISTEMA DE SANCIONES, INFRACCIONES Y MULTAS

ARTÍCULO 76.- CONCEPTO. Es el método sistemático de medios y acciones, encaminado a llevar un registro de la información concerniente a las infracciones cometidas por los concesionarios o pilotos así como de la imposición y ejecución de sanciones, multas o penalizaciones según corresponda.

ARTÍCULO 77.- OPERACIÓN. Debe existir un sistema centralizado en apoyo al proceso de levantamiento de infracciones a cargo de la Inspectoría General a través de la unidad que se cree para tal fin, quienes podrán disponer de dispositivos móviles

integrados al sistema en tiempo real y al proceso administrativo para la aplicación de las sanciones, multas o penalizaciones que se establezcan en la Ley y sus reglamento. Este Sistema debe interoperar con el sistema de infracciones de la Dirección General de Transito (DGT).

CAPÍTULO VI

SISTEMA GENERAL DE RECAUDO

ARTÍCULO 78. CONCEPTO. Es el sistema único donde se registran todas las operaciones de débito, como ser generación de tasas u otras obligaciones, y crédito correspondiente a pagos, que se generan como resultado de las operaciones del Instituto. Principalmente el sistema deberá registrar y vincular todos los ingresos del Instituto los cuales incluyen entre otros conceptos: Tarifas del recaudo embarcado, tarifas por concesiones, multas y otros ingresos. El sistema General de Recaudo deberá además administrar una cuenta corriente en la que sea posible dar seguimiento a obligaciones de los concesionarios que estén pendientes de pago, así como registrar correcciones a las operaciones que se registren en el sistema. El sistema debe incluir todos los protocolos e interfaces necesarias para realizar el recaudo a través de las instituciones del sistema bancario nacional y el control de la transferencia de los montos recaudados al fideicomiso o el Tesoro Nacional, según corresponda.

CAPÍTULO VII

SISTEMA DE RECAUDO EMBARCADO

ARTÍCULO 79.- CONCEPTO. Es el conjunto de equipo y sistemas tecnológicos orientados a la recaudación de las tarifas aplicado al transporte terrestre tipo buses urbanos, Buses de Transito Rápido (BTR) y taxis entre otros, el cual debe de realizarse bajo la modalidad de tarjetas prepago. Posteriormente se habrán de incorporar a este sistema los otros tipos de transporte terrestre a los que aplique la modalidad de tarjetas prepago, a criterio del Instituto.

ARTÍCULO 80.- OPERACIÓN. El instituto es la única autoridad con competencia nacional para regular los sistemas de recaudo en cualquiera de sus modalidades, quien a su vez emitirá políticas para garantizar la interoperabilidad del sistema. El Instituto podrá concesionar esta operación por medio de Alianza Público Privada de acuerdo a lo establecido en la Ley para la promoción de la Alianza Público Privada y su reglamento.

ARTÍCULO 81.- EQUIPO Y SISTEMAS. El equipo mínimo está compuesto por tarjetas prepago, máquinas validadoras, máquinas expendedoras, plataforma e infraestructura tecnológica para los sistemas de información centrales.

ARTÍCULO 82.- PARTICIPANTES. El Instituto por medio de sus dependencias es el encargado de normar y regular las operaciones del sistema de recaudo en todas sus modalidades, siendo responsable de la implementación y operación del sistema, conforme a la ley y sus reglamentos.

CAPÍTULO VII

SISTEMA DE ESTACIONES, PARADAS Y TERMINALES

ARTÍCULO 83.- ESTACIONES, PARADAS Y TERMINALES. Las estaciones, paradas y terminales son parte del Sistema Nacional de Seguridad del Transporte Público Terrestre. Una vez que el Instituto se encuentre en operación, los procesos de reestructuración, modificación o creación de nuevas rutas, deberán disponer de una estrategia conjunta entre el Instituto y el Consejo Nacional de Defensa y Seguridad que incluya seguridad física, tecnológica y capacidad de respuesta, para garantizar la seguridad de los usuarios, concesionarios y operadores del transporte.

ARTÍCULO 84.- REQUISITOS BASICOS PARA OBTENCIÓN DE PERMISOS PARA LA OPERACIÓN DE TERMINALES. Las personas jurídicas o naturales que soliciten autorización para obtener los permisos para la operación de terminales, deben presentar como mínimo los requisitos siguientes, sin perjuicio de la Reglamentación Especial para Estaciones, Terminales y Paradas, que se elabore al efecto:

- a. Plano general de ubicación estableciendo la geo referencia de la estación o terminal en el sistema de coordenadas que el país declare como oficial;
- b. Permiso de operación de la Municipalidad;
- c. Plano específico del local, estableciendo la distribución de boletería, estacionamiento de los vehículos destinados a cubrir la ruta, estacionamiento para clientes el cual deberá cumplir con lo establecida en el plan de arbitrios de la municipalidad respectiva, descripción del sistema que garantice: dotación de agua, temperatura confort, y cualquier otra facilidad al usuario;
- d. Escritura de dominio pleno o en su defecto contrato de arrendamiento; y,
- e. Descripción de Sistemas o mecanismos apropiados para el desplazamiento de las personas con discapacidad o con retos especiales.

ARTÍCULO 85.- SERVICIOS CONEXOS. Para la obtención de la autorización para la construcción y operación de los Servicios Conexos a que hace alusión el Artículo 74 de la Ley, se deben de presentar los planos de diseños y construcción respectivos que cumplan con lo establecido en el Código de Construcción y los Planes de Arbitrio.

CAPÍTULO VIII**CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES**

ARTÍCULO 86.- CONCEPTO. Es la unidad donde se coordina toda la información de la gestión operativa interna, conocido por su término en inglés como back office, del recaudo, operaciones, monitoreo y control de flota del Sistema Integrado de Transporte Público.

ARTÍCULO 87.- FUNCIONES. El centro de control de operaciones tendrá las funciones siguientes:

1. Coordinar los procesos de reordenación de rutas;
2. Responder por el proceso de control de la operación y coordinar las contingencias operativas del Sistema;
3. Realizar procesos estadísticos de validaciones realizadas;
4. Realizar procesos estadísticos de recargas realizadas;
5. Realizar las conciliaciones de recaudo;
6. Control de los sistemas de pago;
7. Realizar los procesos estadísticos de demanda en tiempo real;
8. Gestión del control de flota;
9. Gestionar las comunicaciones entre equipos instalados y centro de control de operaciones y seguridad;
10. Gestionar las comunicaciones entre el operador de recaudo y el centro de control; y,
11. Y demás funciones necesarias para el adecuado funcionamiento del Centro.

CAPÍTULO IX**DISPOSICIONES FINALES**

ARTÍCULO 88.- INCUMPLIMIENTO DE ESTE REGLAMENTO.- La inobservancia de las disposiciones del

presente Reglamento conlleva las responsabilidades disciplinarias y administrativas a que hubiere lugar, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que correspondan conforme al ordenamiento jurídico vigente.

ARTÍCULO 89.- APROBACIÓN DE MANUALES, INSTRUCTIVOS Y REGLAMENTOS ESPECIALES.- En el plazo máximo de un (1) año a partir de la entrada en vigencia del presente Reglamento, el Instituto Nacional de Transporte debe elaborar los manuales, instructivos y reglamentos especiales que sean necesarios para llevar a cabo los diferentes procesos establecidos en la Ley respectiva y este Reglamento, los que deberán ser aprobados por la Comisión Directiva.

SEGUNDO: El presente Decreto entra en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial "La Gaceta".

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, a los diecisiete (17) días del mes de junio del año dos mil dieciséis (2016).

COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE.

JUAN ORLANDO HERNANDEZ ALVARADO
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

ROBERTO ANTONIO ORDÓÑEZ
SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE
INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PÚBLICOS