



SENADO

REPÚBLICA DOMINICANA

PERÍODO LEGISLATIVO 2016 - 2020

ACTA NO. 0026

PRIMERA LEGISLATURA EXTRAORDINARIA DE 2017
SESIÓN ORDINARIA DEL DÍA 07 DE FEBRERO DE 2017
PRESIDENCIA DEL SENADO: REINALDO PARED PÉREZ
SECRETARIOS SENADORES: ANTONIO DE JESÚS CRUZ TORRES Y
MANUEL ANTONIO PAULA AD-HOC.

EN SANTO DOMINGO DE GUZMÁN, DISTRITO NACIONAL, CAPITAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA, SIENDO LAS 4:30, HORAS DE LA TARDE, DEL DÍA SIETE (07) DEL MES DE FEBRERO, DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE (2017), MARTES, SE REUNIERON EN EL SALÓN DE SESIONES LOS SEÑORES SENADORES SIGUIENTES:

PASE DE LISTA, COMPROBACIÓN DE QUÓRUM, PRESENTACIÓN DE EXCUSAS.

PRIMER PASE DE LISTA:

SENADORES PRESENTES: (09)

DIONIS A. SÁNCHEZ CARRASCO : PRESIDENTE EN FUNCIONES

ANTONIO DE JESÚS CRUZ TORRES : SECRETARIO

PEDRO JOSÉ ALEGRÍA SOTO

LUIS RENÉ CANAÁN ROJAS

SANTIAGO JOSÉ ZORRILLA

JOSÉ IGNACIO RAMÓN PALIZA NOUEL

JULIO CÉSAR VALENTÍN JIMINIÁN

JOSÉ RAFAEL VARGAS PANTALEÓN

ARÍSTIDES VICTORIA YEB

SENADORES AUSENTES CON EXCUSA LEGÍTIMA: (03)

FÉLIX RAMÓN BAUTISTA ROSARIO

ROSA SONIA MATEO ESPINOSA

FÉLIX MARÍA VÁSQUEZ ESPINAL

SENADORES AUSENTES SIN EXCUSA LEGÍTIMA: (20)

REINALDO PARED PÉREZ

: PRESIDENTE

MANUEL ANTONIO PAULA

: SECRETARIO AD-HOC

AMABLE ARISTY CASTRO

RAFAEL PORFIRIO CALDERÓN MARTÍNEZ

RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA

TOMMY ALBERTO GALÁN GRULLÓN

WILTON BIENVENIDO GUERRERO DUMÉ

MANUEL DE JESÚS GÜICHARDO VARGAS

JOSÉ EMETERIO HAZIM FRAPPIER

CRISTINA ALTAGRACIA LIZARDO MÉZQUITA

CHARLES NOEL MARIOTTI TAPIA

EDIS FERNANDO MATEO VÁSQUEZ

JUAN OLANDO MERCEDES SENA

FÉLIX MARÍA NOVA PAULINO

PRIM PUJALS NOLASCO

AMÍLCAR JESÚS ROMERO PORTUONDO

ADRIANO DE JESÚS SÁNCHEZ ROA

EUCLIDES RAFAEL SÁNCHEZ TAVÁREZ

AMARILIS SANTANA CEDANO

HEINZ SIEGFRIED VIELUF CABRERA

SENADOR PRESIDENTE EN FUNCIONES: No existiendo el quórum reglamentario, vamos a esperar, de acuerdo a lo que establece el Reglamento, media hora, después del primer pase de lista; si van

llegando los senadores y senadoras, iniciamos formalmente para la tarde de hoy.

(SIENDO LAS 4:42, SE COMPLETA EL QUÓRUM REGLAMENTARIO Y SE PROCEDE A REALIZAR EL SEGUNDO PASE DE LISTA PARA DAR INICIO A LA PRESENTE SESIÓN)

SENADORES PRESENTES: (29)

REINALDO PARED PÉREZ	: PRESIDENTE
DIONIS ALFONSO SÁNCHEZ CARRASCO	: VICEPRESIDENTE
ANTONIO DE JESÚS CRUZ TORRES	: SECRETARIO
MANUEL ANTONIO PAULA	: SECRETARIO AD-HOC
PEDRO JOSÉ ALEGRÍA SOTO	
AMABLE ARISTY CASTRO	
RAFAEL PORFIRIO CALDERÓN MARTÍNEZ	
LUIS RENÉ CANAÁN ROJAS	
RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA	
TOMMY ALBERTO GALÁN GRULLÓN	
WILTON BIENVENIDO GUERRERO DUMÉ	
MANUEL DE JESÚS GÜICHARDO VARGAS	
JOSÉ EMETERIO HAZIM FRAPPIER	
SANTIAGO JOSÉ ZORRILLA	
CRISTINA ALTAGRACIA LIZARDO MÉZQUITA	
CHARLES NOEL MARIOTTI TAPIA	
EDIS FERNANDO MATEO VÁSQUEZ	
JUAN OLANDO MERCEDES SENA	
FÉLIX MARÍA NOVA PAULINO	
JOSÉ IGNACIO RAMÓN PALIZA NOUEL	
PRIM PUJALS NOLASCO	
AMÍLCAR JESÚS ROMERO PORTUONDO	
ADRIANO DE JESÚS SÁNCHEZ ROA	
EUCLIDES RAFAEL SÁNCHEZ TAVÁREZ	
AMARILIS SANTANA CEDANO	

JULIO CÉSAR VALENTÍN JIMINIÁN
JOSÉ RAFAEL VARGAS PANTALEÓN
ARÍSTIDES VICTORIA YEB
HEINZ SIEGFRIED VIELUF CABRERA

SENADORES AUSENTES CON EXCUSA LEGÍTIMA: (02)

FÉLIX MARÍA VÁSQUEZ ESPINAL
ROSA SONIA MATEO ESPINOSA
FÉLIX RAMÓN BAUTISTA ROSARIO

SENADORES AUSENTES SIN EXCUSA LEGÍTIMA: (0)

SENADOR PRESIDENTE: Comprobado el quórum reglamentario, damos inicio formalmente a la Sesión Ordinaria correspondiente a este día, miércoles, 07 de febrero de 2017.

HORA 4:43 P.M.

3. PRESENTACIÓN DE EXCUSAS:

CORRESPONDENCIA DE FECHA 07 DE FEBRERO DE 2017, DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL SENADO, DOCTOR REINALDO PARED PÉREZ, POR EL SEÑOR, **FÉLIX MARÍA VÁSQUEZ ESPINAL**, SENADOR DE LA REPÚBLICA POR LA PROVINCIA SÁNCHEZ RAMÍREZ, REMITIENDO FORMAL EXCUSA POR NO PODER ASISTIR A LA SESIÓN DEL DÍA DE HOY.

CORRESPONDENCIA DE FECHA 07 DE FEBRERO DE 2017, DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL SENADO, DOCTOR REINALDO PARED PÉREZ, POR LA SEÑORA **ROSA SONIA MATEO ESPINOSA**, SENADORA DE LA REPÚBLICA POR LA PROVINCIA DAJABÓN, REMITIENDO FORMAL EXCUSA POR NO PODER ASISTIR A LA SESIÓN DEL DÍA DE HOY.

CORRESPONDENCIA DE FECHA 07 DE FEBRERO DE 2017, DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL SENADO, DOCTOR REINALDO PARED PÉREZ, POR EL SEÑOR, **FÉLIX RAMÓN BAUTISTA ROSARIO**, SENADOR DE LA REPÚBLICA POR LA PROVINCIAS SAN JUAN, REMITIENDO FORMAL EXCUSA POR NO PODER ASISTIR A LA SESIÓN DEL DÍA DE HOY.

4. LECTURA Y APROBACIÓN DE ACTAS:

No hubo.-

a) LECTURA DE ACTAS:

No hubo.-

b) APROBACIÓN DE ACTAS:

No hubo.-

5. LECTURA DE CORRESPONDENCIAS:

No hubo.-

a) PODER EJECUTIVO:

No hubo.-

b) CÁMARA DE DIPUTADOS:

No hubo.-

c) SUPREMA CORTE DE JUSTICIA:

No hubo.-

d) JUNTA CENTRAL ELECTORAL

No hubo.-

**e) DIRECCIÓN O LÍDERES DE PARTIDOS POLÍTICOS
REPRESENTADOS EN EL SENADO**

No hubo.-

f) SENADORES

No hubo.-

**e) DIRECCIÓN O LÍDERES DE PARTIDOS POLÍTICOS
REPRESENTADOS EN EL SENADO**

No hubo.-

f) SENADORES:

No hubo.-

g) OTRA CORRESPONDENCIA:

CORRESPONDENCIA DE FECHA 02 DE FEBRERO DE 2017, ENVIADA AL DR. REINALDO PARED PÉREZ, PRESIDENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, POR EL LICENCIADO PABLO DEL ROSARIO, **SOBRE SU DECISIÓN DE DECLINAR AL CARGO DE MIEMBRO DEL PLENO DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA, ELEGIDO EN LA SESIÓN NO. 00025 DE FECHA 01 DE FEBRERO DE 2017.**

SENADOR RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA: Muy buenas tardes Honorables Presidente, colegas senadores y senadoras, personal de apoyo, dada las circunstancias y como lo ha leído el Señor Secretario

Manuel Paula, queremos inmediatamente, Honorable Presidente, hacer una propuesta sobre la base de la renuncia del Licdo. Pablo del Rosario, quien fue elegido de una de las ternas, para ser miembro de la Cámara de Cuentas y voluntariamente ha renunciado, queremos proponer la persona.

SENADOR PRESIDENTE: Perdón, lo que usted tiene que solicitar, es que se incluya en el Orden del Día de la presente Sesión; entonces ahí usted hace la propuesta. ¿Entonces que usted sugiere?, que la sustitución del Señor Pablo del Rosario se incluya en el Orden del Día, para ser conocida en la presente Sesión

SENADOR RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA: Excelente, en la Sesión del día de hoy.

SENADOR PRESIDENTE: El Senador Rubén Darío Cruz, en su calidad de Vocero del Bloque de Senadores del Partido de la Liberación Dominicana, propone al Pleno que se incluya en el Orden del Día la sustitución del Señor Pablo del Rosario, como miembro de la Cámara de Cuentas de la República Dominicana, para el Período 2016-2020.

Los señores senadores y senadoras que estén de acuerdo, que lo expresen levantando su mano derecha en señal de aprobación.

**23 VOTOS A FAVOR, 26 SENADORES PRESENTES.
APROBADO QUE SE INCLUYA EN EL ORDEN DEL DÍA.**

INICIATIVAS A TOMAR EN CONSIDERACIÓN

**INICIATIVAS DEL PODER EJECUTIVO A TOMAR EN
CONSIDERACIÓN**

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

INICIATIVAS DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS A TOMAR EN CONSIDERACIÓN

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

INICIATIVAS DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA A TOMAR EN CONSIDERACIÓN

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

INICIATIVAS DE LA JUNTA CENTRAL ELECTORAL A TOMAR EN CONSIDERACIÓN

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

INICIATIVAS DE LOS SENADORES A TOMAR EN CONSIDERACIÓN

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

LECTURA DE INFORMES DE COMISIÓN

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

LECTURA DE INFORMES DE GESTIÓN

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

TURNO DE PONENCIAS

SENADOR RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA: ¡Me contagié con Félix Nova!, Honorable Presidente, hace unos días fue conocida aquí, la renuncia, en su condición de Secretario, del colega Edis Fernando Mateo Vásquez. Queremos pedir, que se incluya en el Orden del Día también, conocer de la sustitución de dicho colega, en su condición de Secretario.

SENADOR PRESIDENTE: El Senador Rubén Darío cruz sugiere que se incluya en el Orden del Día, la sustitución del Senador Edis Mateo Vásquez, quien meses, perdón, semanas atrás, presentó renuncia como Secretario del Bufete Directivo del Senado de la República, para el período agosto 2016 – agosto 2017. En ese sentido, me permito someter ese punto, para que sea incluido en el Orden del Día de la presente Sesión, la sustitución del Senador Edis Mateo, como Secretario para el Bufete Directivo, para el período agosto 2016 – agosto 2017. Los que estén de acuerdo, que lo expresen levantando su mano.

Los señores senadores y senadoras que estén de acuerdo, que lo expresen levantando su mano derecha en señal de aprobación.

**26 VOTOS A FAVOR, 26 SENADORES PRESENTES.
APROBADO.**

APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

SENADOR PRESIDENTE: No habiendo más turnos solicitados, me permito someter a la aprobación del Pleno del Senado, el Orden del Día.

Los señores senadores y senadoras que estén de acuerdo, que lo expresen levantando su mano derecha en señal de aprobación.

**26 VOTOS A FAVOR, 26 SENADORES PRESENTES.
APROBADO EL ORDEN DEL DÍA.**

INICIATIVAS OBSERVADAS POR EL PODER EJECUTIVO

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

ASUNTOS PENDIENTES DEL ORDEN DEL DÍA ANTERIOR

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

INICIATIVAS DECLARADAS DE URGENCIA

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

**PROYECTOS DE LEY CON MODIFICACIONES DEVUELTOS POR LA
CÁMARA DE DIPUTADOS**

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

**PROYECTOS DE LEY INCLUIDOS EN LA AGENDA LEGISLATIVA
PRIORIZADA**

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

**PROYECTOS DE LEY PARA SEGUNDA DISCUSIÓN, SIGUIENDO EL
ORDEN QUE LES HAYA CORRESPONDIDO EN LA PRIMERA O
CONFORME LO HAYA ESTABLECIDO LA COMISIÓN
COORDINADORA**

SENADOR PRESIDENTE: El Orden del Día, para la presente Sesión, aparte de los asuntos que han sido incluidos en el mismo, figuraba sólo uno, nos referimos a la Iniciativa 169-2016, que está para Segunda Lectura, se trata del Proyecto de Ley de Movilidad, de Transporte Terrestre, por iniciativa del Diputado Rafael Tobías Crespo Pérez; esta iniciativa fue aprobada en Primera Lectura, con modificaciones, el pasado primero de febrero; para esta ocasión, acordamos que como se trata de la presentación de un texto alterno, de darle una lectura completa, iniciándola en el día de hoy, para completar la Segunda Lectura, cuestión que permita que con la aprobación de la Segunda Lectura, pueda ser remitida con las modificaciones introducidas aquí, en el Senado de la República, a la Cámara de Diputados.

1. INICIATIVA: 00169-2016-SLO-SE

PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA. (**PROPONENTES: CÁMARA DE DIPUTADOS, DIPUTADO RAFAEL TOBÍAS CRESPO PÉREZ,**). **DEPOSITADA EL 24/11/2016. EN AGENDA PARA TOMAR EN CONSIDERACIÓN EL 30/11/2016. TOMADA EN CONSIDERACIÓN EL 30/11/2016. ENVIADA A COMISIÓN EL 30/11/2016. EN AGENDA EL 1/2/2017. INFORME LEÍDO CON MODIFICACIONES EL 1/2/2017. EN AGENDA EL 01/02/2017. APROBADA EN PRIMERA CON MODIFICACIONES EL 01/02/2017.**

(EL SENADOR SECRETARIO, ANTONIO DE JESÚS CRUZ TORRES, DA LECTURA A DICHA INICIATIVA.)

**Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
de la República Dominicana**

CONSIDERANDO PRIMERO: Que en la actualidad las actividades de movilidad, transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial constituyen uno de los principales problemas económicos, sociales y de salud en la República Dominicana, debido a la gran cantidad de accidentes de tránsito que ocurren en las vías públicas y que ocasionan pérdidas de vidas humanas, traumas, heridas y daños materiales a la propiedad pública y privada;

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que la República Dominicana se encuentra inmersa en un proceso de modernización y reforma del Estado y sus instituciones, que procura la búsqueda de una solución definitiva a los problemas que afectan la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, por lo que es un imperativo la definición de un nuevo marco jurídico y la adecuación de las leyes vigentes, para lograr la interacción del ente regulador y los operadores del sector;

CONSIDERANDO TERCERO: Que la Ley de Tránsito No.241 fue

promulgada el 28 de diciembre de 1967, y no resulta un instrumento normativo adecuado y actualizado para regular la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana;

CONSIDERANDO CUARTO: Que la situación actual del país demanda de la formulación de una adecuada política integral del Estado en materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que asegure la sostenibilidad económica, financiera, social y ambiental, que disponga de dispositivos de control, coercitivos y punitivos actualizados y eficaces, así como de medidas educativas, donde todas ellas con un fin de concienciación contribuyan a la disminución significativa de las infracciones y las conductas de riesgo;

CONSIDERANDO QUINTO: Que el Estado tiene la responsabilidad de reorganizar la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, con la finalidad de corregir la multiplicidad de funciones que actualmente tienen las instituciones que intervienen en el sector, lo cual resulta ser un obstáculo que afecta negativamente la planificación, organización, operación y la calidad de los servicios y su modernización;

CONSIDERANDO SEXTO: Que es imprescindible que el país disponga de una infraestructura vial y medios y modalidades de transporte terrestre modernos, que aseguren la movilidad y accesibilidad de los usuarios, que garanticen la seguridad vial y contribuyan en la reducción de la emanación de agentes contaminantes, responsables del recalentamiento global;

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que las directrices políticas en materia de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial serán adoptadas por el Estado, en consonancia con las implementadas en materia de planificación, desarrollo, ordenamiento territorial y usos del suelo, y de conformidad con los principios, ejes y objetivos contenidos en la Ley No.1-12, del 25 de enero de 2012, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030.

VISTA: La Constitución de la República Dominicana;

VISTO: El Decreto No.2213, del 17 de abril de 1884, del C. N. sancionando el Código Civil;

VISTO: El Decreto No.2274, del 20 de agosto de 1884, del C. N. sancionando el Código Penal;

VISTA: La Ley No.674, del 21 de abril de 1934, de procedimiento para el cobro de multas impuestas por los tribunales;

VISTA: La Ley No.6232, del 25 de febrero de 1963, que establece un proceso de planificación urbana e introduce modificaciones orgánicas a las instituciones municipales;

VISTA: La Ley No.16, del 16 de octubre de 1963, que modifica el Art.2 de la Ley No.4809, del 28 de noviembre de 1957, sobre Tránsito de Vehículos;

VISTA: Ley No.140-15, del 7 de agosto de 2015, del Notariado e instituye el Colegio Dominicano de Notarios. Deroga las leyes Nos.301 y 89-05, de 1964 y 2005, respectivamente, y modifica el Art.9, parte capital, de la Ley No.716 del año 1944, sobre funciones públicas de los cónsules dominicanos;

VISTA: La Ley No.502, del 24 de noviembre de 1964, que regula la expedición de placas de los automóviles de servicio privado;

VISTA: La Ley No.165, del 28 de marzo de 1966, que crea la Dirección General de Tránsito Terrestre;

VISTA: La Ley No.168, del 27 de mayo de 1967, que modifica la Nota 2da. del Párrafo 888 del Arancel de Importación y Exportación, Ley No.1488, del 26 de julio de 1947, agregada por la Ley No.1784, del 18 de

agosto de 1948;

VISTA: La Ley No.222, del 25 de noviembre de 1967, que establece un sistema de señalamiento del tránsito en las vías públicas del país;

VISTA: La Ley No.241, del 28 de diciembre de 1967, de Tránsito de Vehículos;

VISTA: La Ley No.387, del 7 de diciembre de 1968, que impone sanción a las personas que coloquen grapas o quemen neumáticos en las calles o carreteras de la República;

VISTA: La Ley No.513, del 18 de noviembre de 1969, que establece que todo chofer o conductor de carro del servicio público está obligado a llevar en el interior del mismo en sitio visible una tablilla con todos los datos del mismo;

VISTA: La Ley No.547, del 13 de enero de 1970, que crea una Caja de Pensiones y Jubilaciones para Choferes;

VISTA: La Ley No.609, del 19 de diciembre de 1973, que crea un permiso especial para conducir motocicletas en zona rural;

VISTA: La Ley No.655, del 2 de mayo de 1974, que concede ciertos privilegios a las licencias para conducir vehículos de motor en la categoría de chofer y de chofer de vehículos pesados;

VISTA: La Ley No.585, del 5 de abril de 1977, que crea los Juzgados de Paz Especiales de Tránsito;

VISTA: La Ley No.13, del 13 de diciembre de 1978, que establece que la persona que no pagase el alquiler de un vehículo de motor comete el delito de fraude y será castigado con prisión de tres meses a un año y multa de veinticinco a doscientos pesos oro;

VISTA: La Ley No.56-86-15, del 31 de octubre de 1986, que modifica el Art.213 de la Ley No.241, de fecha 28 de diciembre de 1967, sobre Tránsito de Vehículos;

VISTA: La Ley No.8-92, del 13 de abril de 1992, que pone bajo la dependencia de la Junta Central Electoral, la Dirección General de la Cédula de Identificación Personal y las Oficinas y Agencias Expedidoras de Cédulas, la Oficina Central del Estado Civil y las Oficialías del Estado Civil;

VISTA: La Ley No.61-92, del 16 de diciembre de 1992, que modifica varios artículos de la Ley No.241 de 1967, sobre Tránsito de Vehículos;

VISTA: La Ley General de Educación, No.66-97, del 9 de abril de 1997;

VISTA: La Ley No.166-97, del 27 de julio de 1997, que crea la Dirección General de Impuestos Internos, la cual estará constituida por las actuales Direcciones Generales de Impuesto sobre la Renta y de Rentas Internas;

VISTA: La Ley No.114-99, del 16 de diciembre de 1999, que modifica los artículos 49, 51, 52, 106, 109, 153 y 161 de la Ley No.241 del 1967, sobre Tránsito de Vehículos;

VISTA: La Ley No.64-00, del 18 de agosto de 2000, que crea la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

VISTA: La Ley No.76-00, del 19 de septiembre de 2000, que crea el Consejo de Administración y Regulación de Taxis en cada municipio del país;

VISTA: La Ley No.112-00, del 29 de noviembre de 2000, que establece un impuesto al consumo de combustibles fósiles y derivados del petróleo;

VISTA: La Ley No.143-01, del 21 de agosto de 2001, que prohíbe el uso

de teléfonos celulares o móvil a toda persona que esté conduciendo un vehículo de motor por las vías públicas, a menos que se provea del aditamento de manos libres;

VISTA: La Ley No.214-01, del 31 de diciembre de 2001, que prohíbe la circulación por la vía pública, de vehículos cargados con materiales que se derramen, sin la debida protección de una lona adecuada;

VISTA: La Ley No.76-02, del 19 de julio de 2002, que establece el Código Procesal Penal de la República Dominicana;

VISTA: La Ley No.146-02, del 9 de septiembre de 2002, sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana;

VISTA: La Ley Institucional de la Policía Nacional, No.96-04, del 28 de enero de 2004;

VISTA: La Ley No.188-04, del 7 de julio de 2004, dispone que el Consejo Nacional de Asuntos Urbanos funcionará como un organismo autónomo del Estado, descentralizado, con personería jurídica y patrimonio propio;

VISTA: La Ley No.287-04, del 15 de agosto de 2004, sobre Prevención, Supresión y Limitación de Ruidos Nocivos y Molestos que producen contaminación sonora;

VISTA: La Ley No.423-06, del 17 de noviembre de 2006, Orgánica de Presupuesto para el Sector Público;

VISTA: La Ley No.495-06, del 28 de diciembre de 2006, de Rectificación Tributaria;

VISTA: La Ley No.12-07, del 24 de enero de 2007, establece que las multas o sanciones pecuniarias para las diferentes infracciones, sean crímenes o delitos, cuya cuantía sea menor a la tercera parte del salario

mínimo del sector público centralizado, se elevan a dicho monto, así como eleva las contravenciones en el monto comprendido entre la quinta y tercera parte de dicho salario;

VISTA: La Ley No.176-07, del 17 de julio de 2007, del Distrito Nacional y los Municipios;

VISTA: La Ley No.41-08, del 16 de enero de 2008, de Función Pública y crea la Secretaría de Estado de Administración Pública;

VISTA: La Ley No.42-08, del 16 de enero de 2008, sobre la Defensa de la Competencia;

VISTA: La Ley No.492-08, del 19 de diciembre de 2008, que establece un nuevo procedimiento para la transferencia de vehículos de motor;

VISTA: La Ley No.189-11, del 16 de julio de 2011, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana;

VISTA: La Ley No.1-12, del 25 de enero de 2012, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030;

VISTA: La Ley No.253-12, del 9 de noviembre de 2012, sobre el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible;

VISTA: La Ley Orgánica de la Policía Nacional, No.590-16, del 15 de julio de 2016;

VISTO: El Reglamento No.3001, del 29 de julio de 1977, que establece un tipo de licencia para conducir que se denominará "Licencia de Ciclomotores";

VISTO: El Decreto No.5406, del 28 de diciembre de 1959, que denomina

“Secretaría de Estado de Interior y Cultos” la Secretaría de Estado de Interior y Comunicaciones; de Obras Públicas y Comunicaciones, la de Obras Públicas, y de Justicia, la de Justicia y Cultos;

VISTO: El Decreto No.441, del 8 de noviembre de 1982, que prohíbe el uso de los vehículos propiedad del Estado, durante los días no laborables y dicta otras disposiciones;

VISTO: El Decreto No.489-87, del 21 de septiembre de 1987, que crea la Oficina Técnica de Transporte Terrestre, como una dependencia del Poder Ejecutivo;

VISTO: El Decreto No.178-94, del 20 de junio de 1994, que establece medidas provisionales sobre el uso de placas para vehículos de motor;

VISTO: El Decreto No.393-97, del 10 de septiembre de 1997, que crea e integra la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), como organismo dependiente de la Presidencia de la República;

VISTO: El Decreto No.448-97, del 21 de octubre de 1997, que crea la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), como una dependencia de la Presidencia de la República;

VISTO: El Decreto No.37-98, del 4 de febrero de 1998, que modifica el Decreto No.178-94, del 17 de junio de 1994, que establece medidas provisionales sobre el uso de placas para vehículos de motor;

VISTO: El Decreto No.419-99, del 17 de septiembre de 1999, que crea la Autoridad Metropolitana de Transporte de Santiago (AMETRASAN);

VISTO: El Decreto No.618-00, del 28 de agosto de 2000, que crea el Fondo Especial de Compensación destinado a mejorar el transporte de pasajeros y de carga;

VISTO: El Decreto No.619-00, del 28 de agosto de 2000, que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga;

VISTO: El Decreto No.1234-00, del 22 de noviembre de 2000, que modifica el Artículo 2 del Decreto No.619-00, e integra nuevamente la Comisión de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga;

VISTO: El Decreto No.238-01, del 14 de febrero de 2001, que transfiere la competencia hasta ahora atribuida al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional, a la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), y la competencia atribuida a la Policía Nacional en materia de custodia y vigilancia de las cárceles nacionales, a la Procuraduría General de la República;

VISTO: El Decreto No.726-03, del 6 de agosto de 2003, que dispone el cambio general de las placas metálicas y la numeración de todos los vehículos de motor y remolques autorizados a transitar por las vías públicas;

VISTO: El Decreto No.477-05, del 11 de septiembre de 2005, que crea la Oficina para el Reordenamiento del Transporte;

VISTO: El Decreto No.250-07, del 4 de mayo de 2007, que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre;

VISTO: El Decreto No.580-07, del 10 de octubre de 2007, que crea e integra la Comisión Especial encargada de analizar la situación del parque vehicular propiedad de los transportistas del sector privado;

VISTO: el Decreto No.583-07, del 10 de octubre de 2007, que modifica los literales b), c) y d) del Art. 3 del Decreto No.250-07, que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre;

VISTO: El Decreto No.584-07, del 10 de octubre de 2007, que crea e integra una Comisión Especial encargada de estudiar y elaborar un plan para el subsidio del transporte de estudiantes de la Universidad Autónoma de Santo Domingo;

VISTO: El Decreto No.56-10, del 6 de febrero de 2010, que cambia la denominación de las Secretarías de Estado por la de Ministerios;

VISTA: La Resolución No.682, del 27 de julio de 1982, que aprueba el Convenio sobre Adopción del Manual Interamericano de Dispositivos para el control del tránsito en las calles y carreteras, G. O. No.9592 del 30 de julio de 1982;

VISTA: La Resolución No.03-06, del 27 de diciembre de 2006, del Ministerio de Interior y Policía, que prohíbe ingerir bebidas alcohólicas en los vehículos de motor, aún sin estar en estado de embriaguez, siendo responsabilidad del conductor su propia falta y la falta de los pasajeros que le acompañen.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

TÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES Y DIRECTRICES DE POLÍTICA PÚBLICA

Artículo 1.- Objeto. La presente ley tiene por objeto regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana y establecer las instituciones responsables de planificar y ejecutar dichas actividades, así como la normativa a tal efecto.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación. La presente ley regulará todos los medios y modalidades de transporte terrestre, nacionales o internacionales, sus propietarios, los operadores, pasajeros y cargas, la circulación de los vehículos y de animales en las vías, y cualquier otra

actividad vinculada a la movilidad, el tránsito, la seguridad vial, tanto en el ámbito urbano como interurbano.

Artículo 3.- Marco regulatorio. La presente ley y sus reglamentos de aplicación constituyen el marco regulatorio de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, y se aplican e interpretan con apego a los principios establecidos en la Constitución.

Artículo 4.- Principios básicos de ejecución. La aplicación de esta ley y sus reglamentos se rigen por los principios básicos siguientes:

1. Movilidad urbana y accesibilidad. *El sistema de transporte terrestre responderá a un modelo integral de transporte sostenible, que garantice la movilidad y la accesibilidad de las personas y el flujo adecuado de los bienes de forma equitativa. En este sentido, la inversión pública del Estado no se limitará solamente a la construcción de nuevas estructuras viales, sino también mejorará el mantenimiento, conservación y el uso eficiente de las existentes. Se propiciará la incorporación de modos alternativos de transporte terrestre que coadyuven a una distribución más equilibrada del patrimonio y a frenar el deterioro progresivo del medioambiente;*

2. Desarrollo humano. *La política nacional de transporte terrestre hará énfasis en la lucha contra la pobreza, en virtud del papel que juega el transporte como fluido vital de las ciudades, fuentes básicas del crecimiento económico y en el transporte de mercancías y bienes dentro del territorio nacional. Así mismo, atenderá las garantías de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, especialmente en su calidad de conductores y pasajeros, en todos los ámbitos regulados en esta ley. Además, procurará el desarrollo económico y social de los trabajadores del transporte terrestre, para lo que propiciará su inserción en el sistema de seguridad social del Estado y su adecuada pensión o jubilación, a través de los mecanismos establecidos en el marco legal, en aras a la consecución de las metas asumidas por el Estado;*

3. Desarrollo urbano. *El Estado procurará mantener una estrecha*

relación entre el uso del suelo y el desarrollo del transporte terrestre, que se sustentará en la aplicación de un plan estratégico de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, haciendo énfasis en la coordinación funcional que debe darse entre ambos componentes de desarrollo urbano;

4. **Competencia desleal.** *El Estado evitará la ejecución de prácticas deshonestas por personas físicas o jurídicas que atentan contra la libre competencia y la igualdad de oportunidades en una actividad comercial o empresarial determinada;*

5. **Competitividad.** *El Estado creará las condiciones para atraer a los agentes económicos interesados en invertir en el sector de la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; y estimulará el desarrollo empresarial de los proveedores del servicio de transporte terrestre, respetando los contratos existentes del servicio del transporte público de pasajeros, en el marco del cumplimiento de los requerimientos de todas las normativas de esta ley y bajo un esquema regulatorio que evite la competencia desleal y los abusos por parte de instituciones, personas o empresas en virtud de su posición dominante en el mercado. También velará por el interés general de toda la población, en calidad de garante de la estabilidad jurídica que, además de inspirar seguridad para la inversión, genere un ambiente adecuado para el desarrollo empresarial basado en la fijación de reglas claras, confiables y justas;*

6. **Seguridad vial.** *El Estado orientará sus acciones para garantizar la seguridad vial de todas las personas que decidan desplazarse en los medios y modalidades de transporte terrestres disponibles, interviniendo sobre los factores de riesgo y atendiendo de forma especial a los grupos de riesgo y usuarios vulnerables;*

7. **Sistema integral de tránsito y transporte terrestre.** *El Estado propiciará y fomentará un sistema integrado de movilidad, tránsito y transporte terrestre, definido como un conjunto de instituciones públicas y privadas, servicios, actividades comerciales,*

instalaciones, infraestructuras, vehículos, equipos y demás elementos organizados para cumplir las competencias de la presente ley;

8. Sostenibilidad ambiental. *El Estado promoverá el cambio progresivo de los transportes individuales por modos de transportes masivos, colectivos y más seguros, el uso de tecnologías de información y comunicación adaptadas al avance de los tiempos, que contribuyan a reducir los niveles de contaminación o su eliminación total, y el establecimiento de restricciones vehiculares para contrarrestar efectos externos al medioambiente a través del control de las emisiones de dióxido de carbono y el ruido generado por la sobreoferta de vehículos.*

9. Compromiso social. *El Estado promoverá el cambio social de la población para obtener el compromiso con la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible; para lo cual involucrará a los ciudadanos y a todos los agentes sociales e instituciones. Adicionalmente, fomentará el adecuado conocimiento de esta ley y sus reglamentos, mediante la orientación y su correspondiente difusión pública.*

Artículo 5.- Definiciones. Para los efectos de esta ley, los términos que se indican a continuación tendrán los significados siguientes:

1. **Acera:** *Parte de una vía pública limitada por la línea del contén y la línea de las propiedades adyacentes, destinadas exclusivamente para el uso de peatones.*
2. **Alcoholemia:** *Grado de concentración de alcohol en la sangre.*
3. **Alcoholímetro:** *Instrumento que sirve para determinar el grado de impregnación alcohólica en el aire espirado por un sujeto determinado.*
4. **Alcoholimetría:** *Análisis químico o físico de la sangre o aliento que sirve para medir la concentración de alcohol en el organismo y determinar el grado de intoxicación de un individuo a través de la prueba del alcoholímetro o de pruebas efectuadas con métodos no*

invasivos sobre muestras orgánicas de la persona, y con observancia plena de sus derechos humanos; implementado a solicitud de la autoridad en los casos y formas que prescribe esta ley.

5. **Ayuntamientos:** *Entidades de gobierno y administración local con competencia y atribuciones establecidas en la Constitución y las leyes que la rigen, y en cuyo ámbito de acción e influencia mantiene control y coordinación en todos los aspectos ejecutivos de la presente ley.*
6. **Calzada:** *Parte de una vía pública destinada al tránsito de vehículos, que corresponde al área ocupada por el pavimento, cuando existe, con exclusión de los paseos.*
7. **Campañas de prevención vial:** *Decididos intentos y esfuerzos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y conductas para mejorar la seguridad vial en general, por medio de actividades de comunicación, con el apoyo interpersonal u otras acciones de apoyo como las actividades de los cuerpos policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.*
8. **Capacidad de pasajeros:** *Se definirá como la indicada por el fabricante del vehículo de motor o la autorizada por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) cuando este haya sido sometido a alguna modificación en su diseño original.*
9. **Carga de alto riesgo:** *Aquella compuesta de productos peligrosos que por sus características explosivas, combustibles, oxidantes, venenosas, radiactivas o corrosivas puedan causar daños a las personas, propiedades, vías públicas o al medioambiente. Se incluyen dentro de las cargas de alto riesgo aquellas cuyos pesos y dimensiones superen el máximo establecido en las normas de circulación de vehículos de carga.*
10. **Certificado de registro de propiedad o matrícula:** *Documento oficial expedido por la institución competente bajo las disposiciones de esta ley, que determina el derecho de propiedad sobre un vehículo de motor o remolque, que certifica su inscripción en los registros legales.*

11. **Certificado médico psicofísico de los conductores:** Documento denominado: certificado médico psicofísico del conductor, expedido por el INTRANT, con carácter periódico, a los conductores que reúnan las capacidades psicofísicas mínimas necesarias para conducir y sus restricciones.
12. **Ciclo vía:** Es la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas y ciclistas.
13. **Conductor:** Persona que dirige, maniobra o se encuentra a cargo del manejo directo de un vehículo o medio de transporte durante su utilización en la vía pública.
14. **Concesionario de vehículos de motor:** Persona física o jurídica que mediante acuerdos de exclusividad con los fabricantes de vehículos de motor y remolques se dedique a la importación, distribución, mercadeo, venta y servicios postventa de los mismos.
15. **Contén o bordillo:** Pieza vertical o inclinada situada a lo largo del borde de una calzada que define claramente su límite.
16. **Dirección General de Impuestos Internos (DGII):** Institución encargada de la administración y/o recaudación de los principales impuestos internos y tasas en la República Dominicana.
17. **Emisiones contaminantes:** Los gases, humos, partículas o ruidos producidos por un vehículo automotor, nocivos al medioambiente, de conformidad con las normas vigentes para el control de las emisiones de los vehículos.
18. **Garaje:** Cualquier estructura o paso lateral en donde se guarden vehículos de motor.
19. **Garaje Público:** Cualquier lugar donde se guarden vehículos de motor mediante paga.
20. **Importador o distribuidor de vehículos:** Persona física o jurídica, con autorización para dedicarse a importar vehículos de motor y remolques con fines de venta.
21. **Intersección:** Se denomina intersección al área común de la

superficie de dos o más vías, por el cruce de sus trayectorias.

22. **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT):** Organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personería jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, encargado de cumplir y hacer cumplir esta ley y sus reglamentos.
23. **Licencia de conducir:** Documento público expedido por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), creado por esta ley, que acredita y autoriza a las personas que aspiren a conducir vehículos de motor. Todo conductor deberá ser titular de una licencia de conducir de la categoría correspondiente al tipo de vehículo, y estará obligado a portar la misma cuando circule en la vía pública.
24. **Licencia de operación del servicio público de transporte de pasajeros:** Permiso que otorga el Estado a entes públicos o privados para operar el servicio público de transporte de pasajeros.
25. **Motocicleta:** Vehículo de motor de dos ruedas, con uno o dos sillines o asientos.
26. **Pasajero:** El ocupante de un vehículo, sin inclusión del conductor. Para fines de inscripción en el Registro Nacional de Vehículos de Motor y matrícula se incluirá el conductor como pasajero.
27. **Paseo:** Porción aledaña a la calzada de una vía pública para estacionar vehículos, transitar en casos de necesidad urgente y servir de soporte lateral a la zona de circulación.
28. **Paso de peatones:** Cualquier tramo destinado al cruce de peatones, marcado por medio de líneas blancas u otras marcas en el pavimento. También será considerado como paso de peatones, cualquier estructura construida sobre o debajo de una vía pública para la circulación de transeúntes.
29. **Parada de pasajeros:** Lugar identificado mediante señal horizontal o vertical donde los vehículos de servicio público de transporte se detienen para recoger o dejar pasajeros/as.
30. **Peatón:** persona que transita a pie en la vía pública.

31. **Permiso de aprendizaje:** Autorización provisional expedida a una persona física para conducir determinado tipo de vehículo de motor, acompañado por cualquier conductor que sea titular de la autorización definitiva.
32. **Placa:** Tablilla sobre la cual se exhibe el número del registro asignado a un vehículo de motor o remolque.
33. **Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial:** Esfuerzos continuos y consistentes basados en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento y operación de los sistemas de seguridad vial del país, determinando objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una acción multisectorial, encaminados a reducir las víctimas y lesionados por los accidentes de tránsito a corto, mediano y largo plazo.
34. **Prioridad de paso:** La preferencia de un peatón o un vehículo para proseguir su marcha sin interrupción.
35. **Remolque:** Vehículo carente de fuerza motriz para su movimiento, destinado a ser tirado por un vehículo de motor, cuya construcción es tal que ninguna parte de su peso se transmite al vehículo tractor.
36. **Seguridad vial:** Conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados con un enfoque multidisciplinario sobre las medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito en las vías, desde el diseño de estas y su equipamiento, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tránsito, el diseño de los vehículos y sus elementos de protección activa y pasiva, la inspección técnica vehicular, la formación de los conductores y los reglamentos de conductores; también la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas de los accidentes de tránsito.
37. **Señales de tránsito:** Dispositivos o elementos fijados horizontal o verticalmente, pintados o colocados en la vía pública por el INTRANT y los ayuntamientos en su área de jurisdicción, utilizados para la

información, regulación, dirección y control del tránsito de vehículos y peatones.

- 38. Servicios conexos del tránsito y transporte terrestre:** *Son los servicios asociados a la actividad, operación y componentes del tránsito y transporte terrestre, públicos o privados, como las terminales de pasajeros; los paradores viales de pasajeros, turismo y carga; las terminales generadoras de transferencia e intermodales de carga; los transportes de envíos; las escuelas de conductores; los estacionamientos; las estaciones fijas y móviles de revisión técnica, mecánica y física de vehículos; los talleres de reparación de vehículos; las estaciones de servicios; los servicios de grúa de arrastre y de plataforma; los centros de reciclaje de componentes automotrices usados, que el INTRANT, en coordinación con los respectivos ayuntamientos, autorice.*
- 39. Servicio propio de transporte de carga:** *Servicio de transporte de mercancías y bienes realizado por el propietario de la carga para el traslado de mercancías dentro del territorio nacional, en vehículos registrados y autorizados para tales efectos por el INTRANT.*
- 40. Servicio público de transporte de pasajeros:** *Servicio de transporte brindado a las personas para su traslado por las vías públicas, en vehículos autorizados bajo licencia de operación a personas físicas y jurídicas para tales efectos por el INTRANT o los ayuntamientos en el transporte urbano, bajo las pautas de obligatoriedad, universalidad, accesibilidad, eficiencia, transparencia, responsabilidad, continuidad, calidad, razonabilidad y equidad tarifaria, y retribuido por el usuario mediante el pago de las tarifas correspondientes.*
- 41. Servicio privado de transporte de pasajeros:** *Servicio de transporte brindado a las personas para su traslado en las vías públicas, en vehículos privados registrados por el INTRANT, sean retribuidos o no, bajo acuerdo privado y en cualquier modalidad.*
- 42. Sistema de Inspección Técnico Vehicular:** *Certificación denominada: Marbete de Inspección Técnica Vehicular, expedida por el*

INTRANT, con carácter periódico a los vehículos de motor con condiciones técnico-mecánicas óptimas para circular en la vía pública.

43. *Tarifa: Es el precio a ser pagado por los usuarios del transporte de pasajeros y cargas fijados por las autoridades competentes basado en los costos operacionales y de rentabilidad.*
44. **Taxímetro:** *Dispositivo que calcula el tiempo y distancia recorrida del taxi en que se brinda el servicio y en base al cual se determinará la remuneración de este, según tarifa vigente.*
45. **Transporte de carga:** *Es el traslado terrestre de mercancía, en vehículos adecuados para tal efecto por las vías públicas.*
46. **Transporte de pasajeros:** *Es el traslado terrestre de pasajeros en vehículos, adecuados para el uso de personas por las vías públicas.*
47. **Tránsito terrestre:** *Conjunto de actividades relacionadas al desplazamiento de personas, animales o vehículos, de un lugar a otro, mediante el uso de las vías terrestres.*
48. **Transporte terrestre:** *Medio que permite el desplazamiento de personas y mercancías por las vías públicas.*
49. **Vehículo de motor:** *Medio de transporte diseñado especialmente para la movilización terrestre de personas y cargas, denominados como: motocicletas, carros, camiones, camionetas, furgonetas, microbuses, minibuses y autobuses. Los diversos tipos de vehículos autorizados a transitar por la vía pública se clasificarán y regularán mediante reglamento por el INTRANT. No son considerados vehículos de motor los que sean de uso exclusivo sobre vías férreas.*
50. **Vehículo de servicio público de pasajeros:** *Todo vehículo debidamente autorizado que mediante retribución o pago se dedique a la transportación de pasajeros.*
51. **Vendedor de vehículos:** *La persona física o jurídica que se encuentre debidamente registrada y autorizada para el negocio de comprar y vender vehículos de motor y remolques.*
52. **Vía férrea:** *La parte de la estructura vial formada por el conjunto de elementos por el cual se desplazan los trenes o afines.*

53. **Vía pública:** Espacio urbano, suburbano o rural de uso público destinado al tránsito de personas y vehículos, conformado por una calzada, por donde deben transitar los vehículos motorizados y no motorizados, y las aceras por donde deben transitar los peatones. También se entenderá como vía pública para los fines de tránsito de acuerdo con esta ley, el camino privado que esté de algún modo sujeto a servidumbre pública.

54. **Vía rural:** Vía pública que consta de un tramo contiguo a la calzada, que sirve de protección a los efectos de la degradación. Destinado eventualmente a la detención de vehículos de urgencia y una zanja construida al borde del asfalto para recoger las aguas.

55. **Vía urbana:** Vía pública que consta de un tramo destinado exclusivamente al tránsito de peatones, contiguo a la calzada, un elemento que se construye para evacuar las aguas pluviales y de desecho, y puede tener esquinas e intersección de dos o más vías.

56. **Zona escolar:** Tramo de la vía pública de cincuenta (50) metros de longitud a cada lado del frente de una escuela.

Artículo 6.- Principios rectores de la movilidad. La política de movilidad es definida por los principios rectores siguientes:

1. Concepción de los proyectos de movilidad como instrumento para el desarrollo social y la integración económica;
2. Accesibilidad universal a los sistemas de movilidad;
3. Seguridad en los desplazamientos;
4. Fortalecimiento de la educación vial de la ciudadanía, respeto a las normas de tránsito y ejecución de políticas de seguridad vial en busca de la drástica reducción de la tasa de siniestralidad en todo el territorio nacional y la reducción de los impactos negativos de los accidentes de tránsito en términos humanos, sociales, de salud pública, económicos y presupuestarios;
5. Equidad en el uso de los espacios públicos de circulación;

6. Eficiencia y eficacia en la circulación, tendiendo al incremento de los niveles de productividad en general;
7. Protección del medioambiente, limitando el impacto negativo que sobre el mismo produce el funcionamiento y operación de los vehículos de motor;
8. Promoción del uso eficiente de los recursos energéticos en el transporte automotor, mediante el empleo de fuentes confiables y ambientalmente sostenibles, el desarrollo y uso de biocombustibles, tecnologías híbridas y energías renovables;
9. Articulación de la política de movilidad con los demás ejes que resulten transversales al desarrollo socioeconómico nacional y local, entre otras las políticas de inversión pública, dotación de infraestructura y tecnología de información y comunicación, vivienda, inclusión, cohesión social y sostenibilidad ambiental, propendiendo a una visión integral de la acción social del Estado;
10. Financiamiento sostenible de la gestión del transporte y el tránsito mediante la asignación de fuentes permanentes y recursos generados por las actividades del propio sector, sin perjuicio de los planes de inversión pública y privada en proyectos de movilidad y transporte, la adopción de medidas de deducción o exención impositiva y el direccionamiento de recursos presupuestarios generales;
11. Impulso de la innovación tecnológica y el empleo de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), herramientas e instrumentos de última generación para la planificación, operación, control y mantenimiento de los sistemas de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
12. Expansión de la cobertura y mejoramiento de la calidad y competitividad de la infraestructura, de los servicios multimodales de transporte y logística y de las redes viales, priorizando los proyectos en función de su rentabilidad económica y social y su aporte a la integración y ordenamiento del territorio y de los centros turísticos, al desarrollo productivo y a la inserción competitiva del país en los mercados internacionales;

13. Promoción de la participación público privada en proyectos de infraestructuras y en la provisión de servicios de transporte terrestre y logística, asegurando una adecuada protección de los intereses nacionales y la seguridad jurídica de los inversionistas;
14. Protección de los derechos de los usuarios tendente al logro de mayores estándares de calidad de los servicios, prestaciones y actividades y a la progresiva inclusión de las personas con discapacidad o condiciones especiales;
15. Resguardo y defensa de la leal competencia comercial frente a prácticas monopólicas o de posición dominante de mercado sin perjuicio de los contratos existentes;
16. Desarrollo de sistemas de transporte de pasajeros y de carga que tiendan a reducir la incidencia del gasto de transporte en los hogares, los costos empresariales de producción y el costo global de los desplazamientos para la comunidad;
17. Atención prioritaria a las necesidades de movilidad originadas en el fomento de las áreas de menor grado de desarrollo económico, mejorando su accesibilidad;
18. Formulación de políticas de descentralización regional y municipal, con base en el fortalecimiento de las capacidades técnicas, gerenciales y de planificación de los gobiernos locales o municipales para ejecutar políticas públicas de manera articulada con el Gobierno Central;
19. Implementación de mecanismos institucionales de coordinación entre los distintos niveles de gestión mediante la articulación de las políticas de planificación y de las estrategias, planes, programas y proyectos de movilidad y transporte, con la finalidad de contribuir a su funcionalidad y sustentabilidad;
20. Garantía en la prestación de un servicio de transporte terrestre de calidad, y con la eficiencia y eficacia requeridas;
21. Implementación de políticas de transporte terrestre que concurren a una progresiva integración física, técnica, operativa y tarifaria intramodal e intermodal en todo el territorio nacional;

22. Mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipos e infraestructuras de los sistemas de transporte terrestre;
23. Promoción de sistemas de transporte sustentables que potencien la intermodalidad mediante el mejoramiento de los espacios de transferencia y la localización de nuevos centros logísticos y de transbordo;
24. Implementación de beneficios sociales para los trabajadores, personas con discapacidad, estudiantes y envejecientes, dirigidos a reducir la incidencia del gasto en transporte terrestre por motivos laborales mediante la adopción de esquemas de financiamiento por el sector empleador, público y privado, como contrapartida de deducciones o exenciones fiscales determinadas;
25. Equidad en el acceso al transporte público terrestre de personas, procurando que las personas con discapacidad dispongan del servicio público de transporte terrestre, en todas las rutas existentes o por crearse en el país, con las debidos ajustes y adaptaciones;
26. Contribución al fortalecimiento de los operadores privados y públicos que presten servicios públicos de transporte terrestre, brindando la debida seguridad jurídica y alentando y fomentando una mayor profesionalización y asociación y reconociendo el aporte de las iniciativas económicas populares, tales como las empresas cooperativas, las empresas familiares y la economía solidaria;
27. Consolidación de redes de ciudades integradas en cuanto a la vinculación de todas sus zonas entre sí y con las áreas metropolitanas y regiones de su entorno, tendiendo a la reducción progresiva de la desigualdad social y territorial, a la promoción del desarrollo equilibrado, a la cohesión del territorio nacional y al logro de una economía territorial y sectorialmente integrada y articulada, orientada a la calidad y ambientalmente sostenible;
28. Propender al permanente equilibrio entre el modelo de desarrollo urbano y el modelo de movilidad, orientando el crecimiento de las ciudades hacia la consolidación de conglomerados compactos y continuos, evitando la dispersión territorial y la creación de espacios

- mono funcionales, alentando el uso creciente del transporte público masivo y los modos no motorizados de movilidad;
29. Promoción de la densificación ordenada y la diversidad de actividades en los centros urbanos para posibilitar mayor eficiencia en el uso del suelo y la red de equipos e infraestructuras y el desarrollo de un eficaz esquema de movilidad;
 30. Definición de un diseño articulado de la red vial y del sistema de transporte colectivo y masivo que sirva de soporte a las estrategias de desarrollo y ordenamiento territorial adoptadas y de estructuración del espacio urbano y metropolitano;
 31. Reducción de los costos de los desplazamientos en las ciudades, propendiendo a la conformación de redes de transporte público de calidad homogénea y a un precio justo;
 32. Definición de redes circulatorias urbanas jerárquicas de proyección metropolitana, regional y nacional, con base en autopistas, corredores viales, carreteras, avenidas principales, corredores de transporte público, automotor de alta capacidad, velocidad y medios de transporte masivo guiados;
 33. Expansión del uso de los medios públicos mejorando la capacidad y calidad de los servicios, desalentando el uso de los vehículos de motor privados y mejorando las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental;
 34. Prioridad del transporte público colectivo y masivo sobre todas las modalidades de transporte individual, incentivando su uso a través del mejoramiento de la calidad del servicio;
 35. Fomento de los modos no motorizados de transporte: modo peatón y modo bicicleta privada y pública, a través de la construcción de infraestructuras y la adopción de medidas de gestión que aseguren una circulación segura a peatones y ciclistas;
 36. Desarrollo de sistemas de transporte urbano con crecientes grados de integración física, técnica, operativa y tarifaria para atender el interés público, adoptando alternativas tecnológicas apropiadas,

armonizando los requerimientos de movilidad de la población con la protección del medioambiente, el incremento de la productividad y en consonancia con el uso y ocupación del suelo, el sistema vial y los niveles y características de la demanda;

37. Implementación de sistemas tronco alimentados en las ciudades, cuando así lo aconsejaren estudios técnicos y económicos, diseñando redes con corredores o ejes troncales de tránsito segregado o preferencial, servidos con grandes unidades vehiculares y alimentación en estaciones y terminales con vehículos de menor capacidad. En todos los casos, debe realizarse con la debida complementación e integración con los sistemas guiados o metros urbanos, prevaleciendo la visión sistémica e integral de la red de servicios;

38. Implementación de sistemas electrónicos para el cobro y pago tarifario en las redes de transporte urbano e interurbano, procurando la creación de fondos fiduciarios, solidarios y cooperativos aptos para avalar operaciones de inversión pública y privada en medios de transporte, equipos e infraestructuras, y facilitar la adopción de esquemas sociales de subsidios y esquemas tarifarios direccionados a grupos determinados de usuarios, tales como estudiantes, personas con condiciones especiales y envejecientes.

TÍTULO II

DE LOS ÓRGANOS ADMINISTRATIVOS

CAPÍTULO I

DEL INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (INTRANT)

Artículo 7.- Creación. Por medio de la presente ley se crea el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personalidad jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, encargado de cumplir y hacer cumplir la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 8.- Ámbito de competencia. El INTRANT es el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana.

Artículo 9.- Atribuciones. El INTRANT tendrá las atribuciones siguientes:

57. Diseñar y ejecutar la política nacional de movilidad, transporte terrestre nacional e internacional, tránsito y seguridad vial, con ajuste a los principios, objetivos, directrices y disposiciones establecidos en la presente ley, y, en consecuencia, ejercer la función de planificación sectorial;

58. Presentar al Poder Ejecutivo la propuesta de los reglamentos internos y las regulaciones complementarias en un plazo de seis (6) meses a partir de la puesta en vigencia de la presente ley, de forma que se viabilice el pleno ejercicio de las competencias de gestión, disposición, fiscalización y control del sector, también la regulación de los procedimientos administrativos en general y el establecimiento de estándares técnicos, tecnológicos, de desempeño y de calidad;

59. Planificar y diseñar el sistema integrado de transporte público de pasajeros, sus rutas, servicios, esquemas de operación, itinerarios y cualquier otro aspecto, interurbano y a nivel urbano coordinando con los ayuntamientos, en base a los estudios de oferta y demanda correspondientes;

60. Establecer los requisitos con los cuales deberá cumplir el transporte de carga, incluyendo el transporte de cargas especiales y de alto riesgo, de acuerdo a la naturaleza de las mismas y las sobredimensiones de los vehículos;

61. Establecer los regímenes del servicio de transporte público, de su infraestructura y de aquellos servicios o actividades conexas, y disponer su prestación directa por el Estado o mediante la emisión de las licencias de operación a entes operadores públicos y privados;

62. Ejercer el control administrativo sobre la emisión de las licencias de

operación para la prestación del servicio en las áreas de su competencia, la fiscalización, organización y gestión de las actividades, operaciones y servicios vinculados a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial;

63. Ejercer las acciones de seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios, prestaciones y actividades, sujetos a este régimen para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios, para la garantía de la leal competencia comercial frente a las prácticas monopólicas o de posición dominante de mercado, y para la protección del medioambiente;

64. Coordinar con el Ministerio de Interior y Policía y la Dirección General de la Policía Nacional las acciones y actividades de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), creada por esta ley, órganos cuyos miembros serán los agentes responsables de viabilizar, fiscalizar, supervisar, controlar y vigilar en las vías públicas las actividades sectoriales;

65. Fijar las tasas por servicios brindados y derechos requeridos para el funcionamiento del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y regular la tarifa del transporte público de pasajeros;

66. Coordinar y ejecutar programas de información, orientación y asesoramiento a los prestadores de servicio de transporte u operadores del transporte, conductores, peatones, pasajeros y usuarios del transporte terrestre, en relación con los servicios de transporte, los derechos y obligaciones de cada parte, a través de la certificación y acreditación de la capacitación para los conductores del transporte de pasajeros y de carga;

67. Realizar campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización a la ciudadanía, usuarios de las vías y prestadores del servicio para la prevención de accidentes de tránsito;

68. Organizar y llevar los registros nacionales de conductores, accidentes de tránsito, víctimas, condiciones y estado adecuado de los vehículos, operadores, concesionarios, multas o infracciones, talleres de inspección técnica vehicular, talleres de reparación de vehículos para el

transporte terrestre, escuelas de conductores, médicos o centros médicos de salud autorizados para la expedición del certificado médico psicofísico de los conductores, paradas y paradores viales, estacionamientos y demás servicios conexos de la movilidad, el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, entre otros, que sean necesarios para el mejor cumplimiento de las funciones asignadas por esta ley y sus reglamentos;

69. Expedir las licencias de conducir;

70. Realizar, o acreditar y certificar las revisiones técnicas vehiculares;

71. Realizar las actividades concernientes a la planificación, ejecución y control de los recursos del organismo;

72. Velar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad vial de la red de infraestructura nacional para el tránsito y transporte terrestre;

73. Diseñar y supervisar la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en las vías, en lo atinente a su competencia, y en coordinación con los ayuntamientos en sus áreas de jurisdicción;

74. Regular, registrar y otorgar licencias y permisos a las personas y entidades que presten servicios conexos a la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial;

75. Solicitar a la Policía Nacional, vía la DIGESETT, actualización constante de las denuncias de robo de los vehículos de motor, para garantizar el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos;

76. Planificar, regular, controlar, inspeccionar y supervisar las terminales públicas y privadas de pasajeros, de carga y sus módulos;

77. Impulsar y fiscalizar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la implementación de políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro;

78. Coordinar y administrar el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología

para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos y estadísticas relacionados con la seguridad vial;

79. Evaluar permanentemente la efectividad de las normativas legislativas, y reglamentarias relativas al tránsito con incidencia en la seguridad vial, y presentar las iniciativas actualizadas al Poder Ejecutivo para propiciar la modernización constante del sector;

80. Definir, en coordinación con los ayuntamientos y el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, los elementos de protección para las vías, fundamentado en criterios técnicos relacionados con las condiciones, clasificación y categorías de dichas vías;

81. Coordinar la preparación y emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito y Transporte, el cual registrará los datos de los infractores, prófugos, rebeldes judiciales, inhabilitados, sanciones impuestas y demás información útil, a los fines de procurar el sistema de conducir por puntos y la seguridad vial;

82. Fomentar y promover la investigación civil y penal de los accidentes de tránsito, a cargo de las unidades técnicas de investigación de la DIGESETT, bajo la dirección funcional del Ministerio Público;

83. Diseñar y adoptar, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) y las demás autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial;

84. Desarrollar, implementar y promover el uso de mecanismos tecnológicos, de información y de las telecomunicaciones (TICS), que permitan modelar e investigar las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de las políticas de seguridad vial, por intermedio del Observatorio Permanente de Seguridad Vial;

85. Supervisar la correcta señalización horizontal y vertical, así como la adecuada colocación de los dispositivos de control de tráfico en la red

de comunicación vial colocadas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y los ayuntamientos acordes con las especificaciones de los manuales nacionales e internacionales;

86. Promover y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de los profesionales de la ingeniería civil, arquitectos y afines, de tal forma que se pueda garantizar la vinculación de estos en el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial;

87. Definir y organizar, en coordinación con la Escuela Nacional de la Educación Vial (ENEVIAL), creada por esta ley, el contenido general de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores de esta ley y sus reglamentos, y la capacitación continua de técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales y locales sobre seguridad vial;

88. Planificar, en coordinación con la ENEVIAL, las campañas de concientización destinadas a la prevención de los accidentes de tránsito y a garantizar la seguridad vial;

89. Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física, de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, renovar o cambiar de categorías en las licencias de conducción;

90. Suscribir convenios de participación con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad nacional, a los fines de realizar programas de investigación y capacitación en materia de seguridad vial, y fomentar las materias y carreras vinculadas al tema;

91. Informar a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno Central y los ayuntamientos en materia de seguridad vial;

92. Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes ministerios y entidades para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial;

93. Promover la colaboración de los agentes económicos, sociales y

académicos implicados en la política de seguridad vial, a través de los procesos de consultas y participación. El INTRANT podrá conformar el Comité Consultivo de Participación Social de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial cuyo objeto será promover la concertación de las distintas entidades que desarrollan actividades relacionadas con el sector.

94. Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial, enfocados en la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito, al Poder Ejecutivo, y publicarlo en diarios de circulación nacional y en la página web del INTRANT;

95. Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de los vehículos de motor por parte de las autoridades competentes, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de revisión técnica vehicular por parte del INTRANT;

96. Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad, que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, la infraestructura vial, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores, peatones y pasajeros;

97. Dictar las normas técnicas conforme a las cuales podrán ser construidos los paraderos, terminales y centro de acopio de cargas, en coordinación con los ayuntamientos en su jurisdicción.

Artículo 10.- Libre competencia. El INTRANT será responsable de velar por la libre y leal competencia en el sector y sus servicios, y la transparencia del mercado, respetando las instituciones y leyes sobre esta materia, para lo que deberá adoptar las medidas siguientes:

98. Impedir los monopolios y las acciones oligopólicas, concertadas, o acuerdos entre operadores y usuarios del transporte, que tiendan a interferir el libre funcionamiento del sector;

99. Proteger el derecho de todos a ingresar, participar o egresar del mercado de proveedores de servicios de transporte de pasajeros y

carga;

100. Procesar y difundir estadísticas y toda información sobre demanda, oferta y precios para contribuir a la transparencia del sector.

SECCIÓN I

DEL CONSEJO DE DIRECCIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (CODINTRANT)

Artículo 11.- Consejo de Dirección del INTRANT. La presente ley crea el Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT), con potestad para elaborar y someter los reglamentos correspondientes al Poder Ejecutivo para los fines de lugar.

Artículo 12.- Conformación del Consejo. El Consejo de Dirección del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CODINTRANT) queda integrado de la forma siguiente:

101. El Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, o su representante, quien lo dirigirá;

102. El Ministro de Interior y Policía o su representante;

103. El Ministro de Salud Pública o su representante;

104. El Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo o su representante;

105. El Ministro de Educación, o su representante;

106. El Secretario General de la Liga Municipal Dominicana (LMD) en representación del Distrito Nacional y los municipios, o su representante;

107. El Procurador General de la República o su representante.

108. El Director Ejecutivo del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), con voz, pero sin voto;

Párrafo.- El Director Ejecutivo del INTRANT actuará como Secretario del Consejo Directivo.

SECCIÓN II

DE LA DIRECCIÓN EJECUTIVA DEL INSTITUTO NACIONAL DE

TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 13.- Dirección Ejecutiva del INTRANT. El INTRANT será representado por un Director Ejecutivo, nombrado por el Presidente de la República, quien deberá cumplir con los requisitos siguientes:

109. Ser ciudadano dominicano y en pleno ejercicio de sus derechos civiles;

110. Poseer título universitario o su equivalente, preferiblemente con formación técnica en el área.

Artículo 14.- Establecimiento de las políticas públicas y coordinación con los ayuntamientos. El INTRANT diseñará y establecerá las políticas públicas nacionales de la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Los ayuntamientos ejecutarán las actividades sectoriales en su demarcación territorial.

Párrafo I.- El INTRANT recibirá de los ayuntamientos las propuestas en su competencia territorial y de los entes u operadores del sector en lo relativo a la planificación y desarrollo urbano, fiscalización de las actividades del tránsito, transporte urbano, seguridad vial, señalización y demarcación vial, la inspección de las terminales públicas y privadas de pasajeros y carga, las obras públicas e infraestructura vial y la unificación normativa.

Párrafo II.- Respetando las competencias de las municipalidades reguladas por la Ley del Distrito Nacional y los municipios, el INTRANT deberá coordinar las atribuciones sectoriales, regulatorias, de planificación, de disposición, de gestión, de fiscalización y control, plena potestad tarifaria y cualquier otra que se establezca en la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 15.- Articulación de políticas en la Administración Pública. El INTRANT articulará su accionar con las áreas sectoriales de la Administración Pública, centralizada o descentralizada, cuyas competencias se vinculan con sus objetivos y acciones, sin perjuicio de su plena autonomía funcional, normativa y patrimonial.

SECCIÓN III

DEL OBSERVATORIO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 16.- Observatorio Permanente de Seguridad Vial. Se crea el Observatorio Permanente de Seguridad Vial, bajo la dependencia del INTRANT, que recolectará y gestionará información oportuna, objetiva y confiable, que contribuya a la determinación de las causas y efectos de los accidentes de tránsito, evaluará las medidas existentes, planteará nuevas medidas primordialmente preventivas y políticas estratégicas, en coordinación con la Procuraduría General de la República, realizarán una estimación anual de los daños económicos y los costos de los accidentes de tránsito para el Estado.

Artículo 17.- Atribuciones. El Observatorio Permanente de Seguridad Vial tendrá las atribuciones siguientes:

- 111. Servir de órgano consultor del Gobierno Central y de los ayuntamientos para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del plan estratégico nacional, de los planes locales de la seguridad vial y de los planes a desarrollar en las instituciones públicas y privadas en el marco de la prevención de los accidentes laborales en el tránsito;*
- 112. Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria sobre el tema de la seguridad vial, que permita desarrollar la investigación técnica sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política nacional de seguridad vial.*

SECCIÓN IV

DEL RÉGIMEN FINANCIERO Y EL PATRIMONIO

Artículo 18.- Principio general sobre el financiamiento. El financiamiento del sector estará sujeto al principio general de sostenibilidad de la gestión pública. Serán asignadas al INTRANT fuentes permanentes y recursos generados por las actividades del propio sector, sin perjuicio de los planes de inversión pública en proyectos de movilidad, la adopción de medidas de deducción o exención impositiva, donaciones y legados, recursos provenientes de los organismos de financiamiento

multilateral, y el direccionamiento de recursos consignados en el Presupuesto General del Estado que se asignen para financiar el gasto corriente y de inversión del sector movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Artículo 19.- Fuentes permanentes de financiamiento del INTRANT. Integrarán el presupuesto de gastos y recursos económicos del INTRANT, sin perjuicio de otros que se identifiquen y generen en el futuro al tenor de los principios aquí consagrados, los siguientes:

- 113. Las tasas generadas por la prestación efectiva de los servicios, trámites y permisos por parte del INTRANT, como el otorgamiento de la licencia de conducir, revisión técnica vehicular, examen psicofísico de conductores, permisos, entre otras;*
- 114. Los montos recaudados por concepto de pagos de derechos por otorgamiento de concesiones o licencias de operación, y autorizaciones por parte del INTRANT;*
- 115. Tasa anual de fiscalización del transporte terrestre;*
- 116. La proporción que le corresponde de los montos recaudados por las multas, conforme establecido en esta ley;*
- 117. Cualquier otro ingreso o recurso económico generado por las funciones asignadas por esta ley y sus reglamentos.*

Artículo 20.- Recursos para la renovación vehicular del transporte de pasajeros y carga. La recaudación estimada por concepto del veinticinco por ciento (25%) del impuesto definido en el párrafo III del artículo 20 de la Ley No.253-12, para el fortalecimiento de la capacidad recaudatoria del Estado para la sostenibilidad fiscal y el desarrollo sostenible, será asignada durante diez (10) años al Presupuesto General del Estado a favor de un Fondo Especial para la Renovación Vehicular del Transporte de Pasajeros y Carga en la Tesorería Nacional. La administración y uso de estos recursos estará sometida a los sistemas de control interno y externo previstos por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas. También podrán constituirse instrumentos financieros con los recursos del fondo especial, con capacidad de emisión de valores respaldados en fideicomiso de oferta

pública para dotar al INTRANT de una mayor agilidad y eficiencia financiera en el manejo de estos fondos; con ajuste a las disposiciones de la Ley No.189-11, para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana.

Párrafo.- Estos fondos serán utilizados exclusivamente para el programa de renovación vehicular del transporte de pasajeros y carga, cuyo diseño y regulación estará a cargo del INTRANT.

CAPÍTULO II

DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (DIGESETT)

Artículo 21.- De la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre. Por medio de la presente ley se crea la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), bajo la dependencia de la Policía Nacional, como una dirección técnica y especializada que operará conforme a las políticas que establezca el Ministerio de Interior y Policía y el INTRANT y su Consejo Directivo en los aspectos relativos a esta ley y sus reglamentos. Sus agentes serán responsables de viabilizar, fiscalizar, supervisar, ejercer el control y vigilancia en las vías públicas, y velar por el fiel cumplimiento de las disposiciones de esta ley y sus reglamentos. Estará a cargo de un director general, designado por el Poder Ejecutivo.

Párrafo. La Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) asumirá las atribuciones y competencias que correspondían a la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) y la Autoridad Metropolitana de Transporte de Santiago (AMETRASAN).

Artículo 22.- Atribuciones. La DIGESETT tendrá las atribuciones siguientes:

- 118. Elaborar las actas de infracciones a las disposiciones de la presente ley y por la ocurrencia de accidentes de tránsito;*
- 119. Fiscalizar y controlar la movilidad de personas y mercancías, el transporte terrestre de pasajeros y carga, el tránsito y la seguridad vial;*
- 120. Ejecutar los operativos en las vías públicas derivados de los cambios*

en el sentido de circulación y otras intervenciones, en coordinación con los ayuntamientos correspondientes, conforme al procedimiento reglamentario;

121. Variar, en caso de ser necesario, lo que en las luces y señales de tránsito se indicare, e impedir o variar el tránsito por cualquier vía pública si las circunstancias del tránsito así lo requieran. Será obligación de todo conductor y peatón obedecer dicha orden o señal;

122. Detener o inspeccionar cualquier vehículo o solicitar las documentaciones requeridas cuando a su juicio el mismo estuviere siendo usado en violación de esta ley o sus reglamentos. A tales fines, estará autorizada para bloquear el paso de dicho vehículo en la vía pública cuando el conductor del mismo se niegue a detenerse. El agente deberá proceder de conformidad a las garantías previstas en el Código Procesal Penal;

123. Investigar los accidentes de tránsito, bajo la dirección funcional del Ministerio Público;

124. Utilizar los instrumentos adoptados por el INTRANT a los fines de determinar la velocidad empleada en los vehículos de motor, la ingesta de bebidas alcohólicas o drogas, y el nivel producido de contaminación, para el cumplimiento de las disposiciones de esta ley;

125. Otras funciones conferidas por la presente ley, la Ley No.590-16, de Reforma de la Policía Nacional y sus reglamentos.

Párrafo I.- Los agentes de la DIGESETT deberán presentar su acreditación institucional al ciudadano e informarle los motivos de la detención y la presunta violación a la ley y sus reglamentos, al momento de la detención del vehículo o del conductor. Todo lo acontecido se hará consignar en el acta que se levantará al efecto.

Párrafo II.- Cuando el agente de tránsito actúe sin observar las garantías previstas en el Código Procesal Penal, el acta levantada carecerá de validez.

SECCIÓN

DE LAS UNIDADES TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

DE TRÁNSITO

Artículo 23.- Unidades técnicas de investigación de accidentes de tránsito. La DIGESETT dispondrá de unidades técnicas para las investigaciones de accidentes de tránsito, las cuales se realizarán bajo la dirección funcional del Ministerio Público.

Párrafo.- Los resultados de las investigaciones tendrán que ser remitidos al INTRANT, para el cumplimiento de sus metas y objetivos.

Artículo 24.- Atribuciones. Las unidades técnicas de investigación de accidentes de tránsito tendrán las atribuciones siguientes:

126. *Llevar a cabo las indagaciones de lugar sobre los accidentes de tránsito;*

127. *Recopilar los datos y elementos de prueba relativos a las causas y circunstancias del accidente de tránsito, bajo la dirección funcional del Ministerio Público, para lo cual levantarán un acta o elaborarán un croquis de tránsito con medidas a punto referenciados e inmovilizar los vehículos si la situación lo amerita;*

128. *Redactar un informe técnico con las explicaciones y relación circunstanciada del accidente, que podrá ser presentado como elemento de prueba en el proceso judicial, y elaborará una reconstrucción computarizada del accidente de acuerdo a la información recabada;*

129. *Registrar estadísticamente los accidentes de tránsito: su ubicación, causas y daños materiales y humanos, y a la propiedad privada o pública.*

Artículo 25.- Reporte de Accidentes. Las prestadoras de servicios de salud estarán en la obligación de informar inmediatamente, al Ministerio de Salud, al Ministerio de Interior, al Ministerio Público y al INTRANT, todos los accidentes de tránsito atendidos en sus instalaciones, su forma y condición, por los medios que el Estado proporcione.

Párrafo. - La DIGESETT remitirá al Director Ejecutivo del INTRANT y al Ministerio Público las informaciones relativas a los accidentes de tránsito.

Artículo 26.- Levantamiento de acta de infracción. En un accidente de tránsito donde haya muertes, lesiones o daño a la propiedad pública o privada, será obligación del agente de la DIGESETT levantar el acta de

infracción y remitirla al Ministerio Público.

Artículo 27.- Registro de accidentes de tránsito. En un accidente de tránsito donde no haya muertes, lesiones o daño a la propiedad pública o privada será obligación del agente de la DIGESETT registrar la ocurrencia del accidente de tránsito.

CAPÍTULO III

DE LA ESCUELA NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL

Artículo 28.- Creación. Se crea la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL) como una dependencia del INTRANT. Tendrá un Director, quien deberá cumplir los requisitos siguientes:

130. *Ser ciudadano dominicano y en pleno ejercicio de sus derechos civiles;*
131. *Poseer título universitario o su equivalente, preferiblemente con especialización en Gerencia Pública o experiencia probada en el área de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial o áreas afines;*
132. *Contar con experiencia y conocimiento de gerencia y administración de organismos públicos o privados, y en dirección y coordinación de personal y proyectos.*

Párrafo.- El Consejo de Dirección del INTRANT elegirá al Director de la Escuela Nacional de Educación Vial (ENEVIAL) por dos (2) años, de una terna presentada por el director del INTRANT, con el voto de las dos terceras partes de sus miembros en la primera convocatoria y con la mayoría simple en la siguiente convocatoria, en caso de que sea necesario, pudiendo este ser removido antes del término por faltas graves o bajo rendimiento de sus funciones.

Artículo 29.- Atribuciones. La Escuela Nacional de Educación Vial tendrá las atribuciones siguientes:

133. *Establecer las políticas públicas de la enseñanza de la educación vial para concientizar y prevenir las inconductas derivadas de la movilidad, el transporte, el tránsito y la seguridad vial;*
134. *Definir, bajo la dirección funcional del Ministerio de Educación, los contenidos curriculares sobre la educación vial para ser impartidos en*

los niveles de la educación inicial, básica y media;

- 135. Diseñar las pautas para la regulación de las autorizaciones y la operación de todas las escuelas privadas de enseñanzas de la educación vial para la obtención de los permisos y licencias de conducir vehículos de motor del transporte público de pasajeros y de cargas en todas sus categorías y clasificaciones;*
- 136. Impartir las charlas para los infractores a esta ley y sus reglamentos, para dar cumplimiento al sistema de conducir por puntos;*
- 137. Coordinar con la Dirección Ejecutiva del INTRANT las campañas de información, orientación y concientización a toda la ciudadanía en general;*
- 138. Certificar a todos los aspirantes a conductores para la obtención de la licencia de conducir vehículos de motor;*
- 139. Certificar a todos los conductores del transporte de mercancías para operar el transporte de cargas especiales y de alto riesgo, de acuerdo a la naturaleza de las mismas y las sobredimensiones de los vehículos;*
- 140. Elaborar el programa de los cursos y de los exámenes que deberán aprobar los conductores de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades y su certificación;*
- 141. Definir los contenidos generales de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores de esta ley y sus reglamentos;*
- 142. Organizar la impartición de cursos, charlas y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales, municipales e instituciones públicas y privadas;*
- 143. Otras actividades o funciones en el ámbito de la educación vial que se deriven de esta ley y sus reglamentos.*

TÍTULO III

DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y CARGA

Artículo 30.- Servicio público de transporte de pasajeros. El transporte público terrestre de pasajeros será considerado un servicio

público y de interés público, regulado y gestionado por el Estado a través del INTRANT y los ayuntamientos.

Artículo 31.- Modalidades del servicio de transporte terrestre. El servicio de transporte terrestre será prestado mediante las modalidades de transporte de pasajeros y transporte de carga.

Artículo 32.- Autoridad rectora del servicio. El servicio de transporte terrestre será regulado, planificado, gestionado y supervisado por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción.

Párrafo.- El transporte terrestre de personas podrá ser brindado por el Estado; sin embargo, la intervención del Estado y sus instituciones se centrarán en su regulación, control, planificación, facilitación y seguridad.

Artículo 33.- Cobertura del servicio de transporte terrestre de pasajeros. El servicio de transporte público terrestre de pasajeros abarcará las zonas urbanas, interurbanas y rurales.

Párrafo I.- Cuando exista una necesidad emergente que supere la capacidad de los operadores de las rutas, o se presente una circunstancia de caso fortuito o de fuerza mayor, el INTRANT y los ayuntamientos adoptarán las medidas que consideren necesarias para garantizar la prestación del servicio de transporte terrestre de pasajeros.

Párrafo II.- En este caso, el INTRANT y los ayuntamientos podrán expedir licencias temporales o adoptar cualquier otra medida para asegurar la no interrupción del servicio público de transporte terrestre de pasajeros. Estas autorizaciones únicamente tendrán vigencia por el tiempo que duren los motivos que originaron la necesidad, sin que de ellas se deriven derechos que el beneficiario pretenda hacer valer posteriormente.

Artículo 34.- Vehículos para el transporte público de pasajeros. La prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros se hará en vehículos que garanticen la seguridad de los usuarios y de los terceros. En las zonas rurales el INTRANT y los ayuntamientos autorizarán la prestación del servicio en vehículos distintos a los especificados, de acuerdo a la modalidad del servicio de que se trate, y según las necesidades, las condiciones geográficas de la zona y la demanda, garantizando siempre la seguridad del usuario.

Artículo 35.- Planificación estratégica del servicio público de transporte de pasajeros. La planificación estratégica del servicio público de transporte terrestre de pasajeros incluye el diseño de las rutas o la modificación de las existentes, a los fines de lograr el cumplimiento de los objetivos generales de movilidad consagrados en la presente ley.

Artículo 36.- Reestructuración de la red de servicios. El servicio público de transporte terrestre de pasajeros podrá ser reestructurado según las condiciones, características y parámetros operativos, cuando se presente una expansión de la red o surja la necesidad de preservar la funcionalidad del sistema.

Artículo 37.- Restablecimiento del servicio público de pasajeros. La prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros será realizada por los beneficiarios de las licencias de operación. Sin embargo, podrá ser prestado de forma directa por operadores a título provisional, autorizado por el INTRANT y los ayuntamientos, cuando por cualquier motivo se produjere la interrupción del servicio.

Artículo 38.- Derechos de los usuarios. Los usuarios del servicio público de transporte terrestre tendrán derecho de elección, calidad, eficiencia, seguridad y a recibir un trato equitativo y digno, que garantice los principios de continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad de los servicios públicos a precios justos y razonables.

Artículo 39.- Requisitos. Los vehículos dedicados a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros deberán cumplir con los requisitos siguientes:

- 1) Ser propiedad de los operadores. Cuando el operador no sea el propietario deberá poseer un documento legal que demuestre el derecho al uso del vehículo, conforme al procedimiento reglamentario;
- 2) Estar inscritos en el Registro Nacional de Vehículos de Motor;
- 3) Cumplir con la revisión técnica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes, con la periodicidad y en las condiciones que establece la reglamentación;
- 4) Contar con un seguro de responsabilidad civil que cubra eventuales daños causados a terceros, de conformidad con las condiciones que fija la

reglamentación y la cobertura prevista en la legislación de la materia.

Artículo 40.- Sistema de inspección técnico vehicular. Las unidades de transporte público de pasajeros serán inspeccionadas por el INTRANT, conforme al Protocolo Técnico del Sistema de Revisión Vehicular para el transporte automotor de pasajeros, determinará las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de la revisión, el procedimiento, el criterio para la evaluación de resultados y los lugares donde deberá efectuarse, de conformidad con las normas dictadas al efecto.

Artículo 41.- Vida útil de los vehículos. Los vehículos de motor para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y de carga deberán cumplir con la inspección técnica vehicular y, a partir del año de su fabricación, no podrán exceder en servicio los plazos siguientes:

144. Vehículos livianos hasta cuatro (4) pasajeros, quince (15) años;

145. Microbuses desde cinco (5) hasta veinte (20) pasajeros, diecisiete (17) años;

146. Minibuses desde veintiuno (21) hasta treinta y seis (36) pasajeros, veinte (20) años;

147. Autobuses desde treinta y siete (37) pasajeros en adelante, veinte y cinco (25) años;

148. Vehículos pesados de carga, treinta (30) años;

149. Motocicletas de un (1) pasajero, diez (10) años.

Párrafo.- Los vehículos que excedan los años de vida útil establecidos en este artículo no podrán obtener el marbete de inspección técnico vehicular ni podrán operar como vehículos para el transporte público de pasajeros o de carga.

Artículo 42.- Tablilla de identificación personal. Todo conductor de vehículo de transporte público de pasajeros, incluyendo los conductores de taxis, será dotado de una tablilla de identificación personal, la cual será colocada dentro del vehículo en la forma que determine el INTRANT. La violación a esta disposición será sancionada con una multa equivalente a un (1) salario mínimo del que impere en el sector público centralizado, y la reducción de puntos en la licencia, que indique el reglamento.

Párrafo I.- En caso de reincidencia en contraposición a esta disposición,

el vehículo será retenido hasta tanto el conductor presente la tablilla. El plazo de retención no deberá exceder los sesenta (60) días. Sin embargo, vencido el plazo se procederá según lo dispuesto en esta ley.

Párrafo II.- Se considerará reincidencia, para estos casos, cuando el infractor haya sido objeto de una multa anterior por las mismas razones hasta los cinco (5) años subsiguientes a la comisión del hecho.

CAPÍTULO I

DE LAS LICENCIAS DE OPERACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 43.- Licencia de operación. Las rutas del transporte público de pasajeros son propiedad del Estado. La prestación del servicio del transporte público de pasajeros será autorizada por medio de la emisión de licencias de operación, expedidas por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción a favor de operadores públicos o privados, de conformidad con la presente ley y sin vulnerar los derechos o las prerrogativas previamente establecidas.

Párrafo I.- El INTRANT y los ayuntamientos determinarán la cantidad de vehículos que podrán operar las rutas, amparados por estudios periódicos de oferta y demanda, a los fines de garantizar un servicio óptimo y la rentabilidad adecuada.

Párrafo II.- Las licencias de operación serán modificadas, suspendidas o revocadas por el INTRANT y los ayuntamientos en los casos de incumplimiento de los contratos de operación.

Párrafo III.- El INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción fijarán y cobrarán la tasa anual por el uso de las rutas y renovación de las licencias de operaciones al término de vencimiento.

Artículo 44.- Sanciones a la operación sin licencia de operación o rótulo de identidad. La persona que opere un servicio público de transporte de pasajeros sin la previa emisión de la licencia de operación correspondiente o exhibiendo un rótulo de identificación que no haya sido debidamente autorizado, será sancionado con el pago de una multa de cinco (5) a diez (10) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado.

Artículo 45.- Vigencia de las licencias de operación. Las licencias de

operación para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros tendrán una vigencia de cinco (5) años. Sin embargo, un trimestre antes de su vencimiento el INTRANT y los ayuntamientos podrán disponer la renovación a sus titulares, por igual término, y previo pago de las tasas correspondientes. Las renovaciones no serán discrecionales para el Estado.

Párrafo.- En los casos de renovación, los solicitantes deberán acreditar el fiel cumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias, y aprobar las evaluaciones de calidad y desempeño establecidas mediante reglamento, con la operación satisfactoria del servicio público de transporte de pasajeros.

Artículo 46.- Modificaciones a las licencias de operación. El INTRANT y los ayuntamientos podrán modificar los itinerarios, frecuencias de paso y el número de vehículos autorizados mediante las licencias de operación para la prestación del servicio público de transporte, o podrá otorgar nuevas licencias de operación en la misma zona de influencia, que garanticen la prestación del servicio.

Párrafo.- Las modificaciones de las licencias de operación procederán cuando así lo sugieran los resultados de los estudios técnicos actualizados y las opiniones de los organismos correspondientes, para mantener las condiciones básicas referentes al equilibrio económico y la calidad del servicio.

Artículo 47.- Prestadores del servicio público de pasajeros. Los prestadores del servicio público de transporte terrestre de pasajeros serán personas físicas o jurídicas.

Párrafo I.- Cuando se trate de personas jurídicas, serán acreditadas previo pago del capital mínimo requerido y el cumplimiento de los procedimientos que establezca el INTRANT y los ayuntamientos. El contrato societario o el estatuto social deberán incluir como objeto principal la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, constituidas de conformidad con la ley.

Párrafo II.- Los prestadores de transporte terrestre público de pasajeros podrán formar consorcios nacionales, internacionales o mixtos, o celebrar contratos de asociación con el objeto de financiar y operar las rutas para

cumplir con los requerimientos de su licencia de operación.

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

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

Artículo 49.- Obligaciones. Los prestadores del servicio público de transporte terrestre de pasajeros tendrán las obligaciones siguientes:

- 150. Prestar el servicio bajo las pautas de universalidad, accesibilidad, eficiencia, transparencia, responsabilidad, continuidad, regularidad, calidad, razonabilidad, equidad tarifaria, obligatoriedad y seguridad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios. En consecuencia, se considerará causal de revocación de la licencia de operación las acciones u omisiones imputables al prestador que diere lugar a la efectiva interrupción del servicio público, como consecuencia de un paro patronal o de cualquier otra medida de acción directa emanada del titular del permiso de operación;*
- 151. Cumplir con las tarifas establecidas y los mecanismos de cobro de las tarifas que adopte el INTRANT;*
- 152. Contratar y mantener vigentes los seguros en virtud de los cuales se brinde cobertura frente a los riesgos derivados de su responsabilidad civil respecto a las personas transportadas, a su personal y a terceros no transportados;*
- 153. Homologar y habilitar técnicamente la totalidad de los vehículos asignados a los servicios;*
- 154. Contratar conductores que posean la licencia de conducir*

correspondiente a la modalidad de transporte que opere y estar en cumplimiento de las exigencias de actualización en su formación vial de acuerdo con lo que se establezca en el oportuno reglamento;

- 155. Contratar a su personal conforme a la legislación laboral y de seguro contra riesgos laborales;*
- 156. Disponer de instalaciones adecuadas, tanto para el descanso del personal como para la interacción y guarda de los vehículos que conforman el parque vehicular asignado a los servicios, las que deberán adecuarse a las normas de higiene y seguridad del trabajo, y a las disposiciones de ordenamiento urbano;*
- 157. Asistir al INTRANT y los ayuntamientos, mediante el suministro de información estadística u operativa que se le requiera, vinculada con la operación general de los servicios a su cargo y los controles que practique el INTRANT y los ayuntamientos;*
- 158. Cumplir con las obligaciones fiscales, previsionales y de seguridad social correspondientes;*
- 159. Pagar las tasas y servicios que le correspondan en función de la prestación de los mismos o la ejecución de tramitaciones administrativas por ante el INTRANT y los ayuntamientos;*
- 160. Cumplir con la revisión técnica mecánica de los vehículos para garantizar la seguridad de los pasajeros y del personal involucrado en la prestación del servicio, y adoptar en todo momento las medidas que resulten necesarias para la consecución de tales fines, conforme a lo dispuesto en esta ley;*
- 161. Atender diligentemente los reclamos y sugerencias de los usuarios;*
- 162. Contribuir al cuidado y preservación del medioambiente;*
- 163. Prestar gratuitamente servicios de emergencia, cuando se requiera, en los casos de catástrofes que afecten poblaciones situadas dentro de las localidades o regiones concesionadas;*
- 164. Exhibir en un lugar visible de los vehículos, terminales y centrales, de forma permanente, la tarifa autorizada;*

165. *Otras obligaciones que se deriven del régimen legal, contractual y reglamentario.*

Párrafo I.- El operador responderá civilmente por los daños que sobrevengan al usuario ocasionados por él, sus empleados, agentes, u otra persona involucrada en el servicio.

Párrafo II.- La responsabilidad antes indicada, no exime al conductor de su responsabilidad civil conforme las disposiciones del Código Civil, la cual quedará comprometida durante todo el momento de la ejecución del contrato de transporte terrestre, es decir, desde que el pasajero inicie su ascenso al vehículo hasta su descenso.

Artículo 50.- Formalización de las licencias de operación. La expedición de las licencias de operación para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros se formalizará mediante la emisión por el INTRANT y los ayuntamientos y la resolución administrativa donde se establecerán los parámetros operativos del servicio, en lo referente a los itinerarios, frecuencias, horarios, las condiciones del parque vehicular y tarifas, y los detalles de su régimen jurídico. Las licencias y resoluciones deberán contener cláusulas que aseguren la satisfacción de los intereses de los usuarios y la preservación del medioambiente.

Artículo 51.- Transferencia de las licencias de operación. Las licencias de operación para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros solo podrán transferirse o cederse, únicamente con la previa y expresa autorización del INTRANT y los ayuntamientos, conforme al procedimiento dictado al efecto.

Artículo 52.- Deberes del conductor de servicio público. Serán deberes de los conductores de las unidades de transporte público terrestre de pasajeros los siguientes:

166. *Realizar el servicio público de transporte de pasajeros en la ruta especificada en la licencia de operación y efectuar el recorrido conforme con la frecuencia, horarios e itinerarios aprobados;*

167. *Transportar al pasajero y su equipaje a su lugar de destino;*

168. *Proporcionar al usuario sin costo adicional, en caso de daños*

mecánicos que impidan al transportista efectuar el recorrido completo, otro medio de transporte similar que complete el recorrido e itinerario acordado;

169. Impedir el ingreso o hacer salir del medio de transporte a aquellas personas o animales cuyo comportamiento perturbe a los demás usuarios;

170. Cumplir y hacer cumplir las disposiciones que prohíben el ruido, y el consumo de tabaco y bebidas alcohólicas dentro del vehículo.

Párrafo.- Cuando el conductor omita o ejecute lo contrario a lo establecido en los numerales anteriores, comprometerá su responsabilidad civil.

Artículo 53.- Cesación de la responsabilidad del conductor. La responsabilidad del conductor terminará en caso de daños a los pasajeros o sus pertenencias, bajo las situaciones siguientes:

171. Cuando ocurran por obra exclusiva de terceras personas;

172. Cuando ocurran por fuerza mayor o en caso fortuito, no pudiendo ser alegada si hubiese mediado culpa imputable al transportista, a sus agentes, al conductor u otra persona involucrada en el servicio;

173. Cuando ocurran por falta exclusiva del usuario.

Artículo 54.- Revocación de las licencias de operación. Serán causas de revocación o cancelación de las licencias de operación observadas las reglas del debido proceso administrativo, las siguientes: el interés público, la voluntad del operador y el incumplimiento de las obligaciones por parte del mismo.

CAPÍTULO II

DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 55.- Servicio de transporte público de pasajeros. La prestación del transporte público de pasajeros será un servicio público, autorizado por medio de la emisión de licencias de operación, expedidas por el INTRANT y los ayuntamientos a favor de personas físicas o jurídicas, de conformidad con la presente ley.

Artículo 56.- Accesibilidad de servicio público. El servicio público de

transporte de pasajeros deberá ser prestado sin discriminación a las personas que lo requieran. Los conductores no podrán negarse a trasladar personas con discapacidades, siempre que las condiciones del vehículo lo permitan.

Artículo 57.- Sistema de paradas. El sistema de paradas para el servicio de transporte público de pasajeros urbano e interurbano y su localización dentro de las áreas urbanas por las cuales pasen rutas interurbanas, será diseñado y regulado por el INTRANT, de acuerdo a las necesidades del mismo, en coordinación con los ayuntamientos.

Párrafo.- El sistema de paradas será obligatorio para los prestadores del servicio público de transporte público y los usuarios. Los conductores únicamente podrán procurar el ascenso y descenso de pasajeros en las paradas o terminales indicadas.

Artículo 58.- Terminales de pasajeros y paradores viales. Las terminales públicas y privadas, y los paradores viales serán aprobados, regulados y supervisados por el INTRANT y los ayuntamientos, quienes autorizarán y certificarán su operación mediante licencias de operación, en coordinación con los ayuntamientos. Los operadores de los servicios públicos de transporte de pasajeros en rutas de servicio interurbanas, operarán en una terminal de pasajeros autorizada, en el punto de origen y otra en el punto de destino.

Artículo 59.- Operación de terminales de pasajeros y paradores viales. Las terminales de pasajeros y paradores viales, urbanos e interurbanos, se podrán construir, administrar, operar, mantener y explotar mediante administración directa o bajo el régimen de concesión por el INTRANT o por los ayuntamientos.

Párrafo I.- Cuando los operadores o administradores de las terminales y paradores incumplan lo establecido en esta ley y sus reglamentos, el INTRANT y los ayuntamientos podrán suspender o revocar sus licencias de operación.

Párrafo II.- Antes de la revocación o suspensión de la licencia de operación se otorgará un plazo de hasta sesenta (60) días, para corregir dicho incumplimiento.

Artículo 60.- Registros y autorizaciones de terminales públicas

generadoras de transferencia e intermodales de carga y muelles secos. Los servicios conexos de las terminales públicas generadoras de transferencia e intermodales de carga y muelles secos serán regulados por el INTRANT, quien autorizará el registro de los proyectos y, consecuentemente otorgará el certificado de no objeción para la obtención de la licencia de construcción y podrá concesionar la operación y mantenimiento, en razón de la ubicación, características operativas y viales, en coordinación con los ayuntamientos.

Artículo 61.- Proyectos de servicios conexos. Los proyectos destinados a brindar servicios conexos al transporte terrestre público de pasajeros serán regulados por el INTRANT y los ayuntamientos en su jurisdicción.

Artículo 62.- Regulación del transporte de carga o mercancías en vehículos destinados al transporte público de pasajeros. Se regula el transporte de carga en vehículos del servicio público de transporte de pasajeros conforme al reglamento de la presente ley. La violación a las disposiciones de la regulación del transporte de carga o mercancías en vehículos destinados al transporte público de pasajeros será sancionado con una multa equivalente de uno (1) a tres (3) salario mínimo vigente del sector público centralizado y la reducción de los puntos en la licencia de conducir que determine el reglamento.

SECCIÓN I

DEL USO Y DEL TRANSPORTE DE ANIMALES

Artículo 63.- Del transporte de animales. Para el transporte de animales y la prohibición de uso de animales como tracción en vías públicas, se deben tomar en cuenta las siguientes regulaciones:

- 1. Se prohíbe el uso de animales como medio de tracción en las vías públicas.*
- 2. Todo el que conduzca un vehículo de motor por la vía pública al acercarse a cualquier animal deberá tomar las precauciones razonables para evitar que los animales se asusten y para garantizar la seguridad de las personas, si hubiere alguna, a cargo de los mismos, y si fuere necesario, reducirá velocidad, o detendrá*

el vehículo y apagará el motor hasta que los animales hayan pasado.

- 3. Los dueños o encargados de animales no permitirán que los mismos caminen sueltos, o queden al cuidado de niños menores de catorce (14) años de edad, pasten o sean amarrados a las orillas de las vías públicas o en cualquier otra parte de una servidumbre de paso.*
- 4. La violación a esta disposición será sancionada con una multa equivalente a medio salario mínimo del que impere en el sector público centralizado.*
- 5. El transporte de animales en las vías públicas será regulado por el INTRANT mediante reglamento.*

SECCIÓN II

RETROREFLECTIVIDAD EN VEHICULOS

Artículo 64.- Retrorreflectividad en vehículos de transporte de carga y pasajeros. Requisitos para el tránsito de vehículos en las vías públicas:

- 1. Las motocicletas llevaran por lo menos las luces en la parte frontal y otro en la parte posterior.*
- 2. Todo vehículo pesado de motor, tanto de carga como de pasajero y todo remolque, deberá llevar franjas de material reflectivo en su parte frontal, laterales y posterior garantizando la retrorreflectividad en la vía publica sujeto a las disposiciones del reglamento.*
- 3. Todo autobús, vehículo pesado de motor y remolque, deberá llevar dos (2) luces a cada lado adicionales, tan separados como sea posible, para indicar el largo total del vehículo. Las luces cerca del frente serán color ámbar y los cercanos a la parte posterior, serán rojos.*

Artículo 65.- Reglamento sobre Retrorreflectividad.

El INTRANT establecerá los reglamentos sobre retrorreflectividad y las normativas a ser cumplidas en las vías públicas.

SECCIÓN III

DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 66.- Vehículos de transporte público de pasajeros. El servicio de transporte público de pasajeros podrá efectuarse únicamente en vehículos de motor diseñados para personas, con las excepciones establecidas en la presente ley.

Párrafo.- Los vehículos mostrarán los aditamentos o publicidad que autorice el INTRANT.

Artículo 67.- Número de pasajeros. Ningún vehículo de motor podrá transportar un número de pasajeros mayor a la capacidad indicada por el fabricante, salvo las excepciones establecidas en la presente ley. La violación a esta disposición será sancionada con una multa equivalente de uno (1) a tres (3) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado, y la reducción de puntos en la licencia de conducir que determine el reglamento. El vehículo no podrá continuar la marcha hasta el restablecimiento del número de pasajeros establecido.

Artículo 68.- Capacidad de asientos. Los vehículos destinados al transporte público de pasajeros deberán tener la capacidad de asientos indicada por el fabricante, según la modalidad de que se trate. Queda prohibido colocar asientos adicionales en los vehículos de motor, salvo en los casos previstos en la presente ley y sus reglamentos. La violación a esta disposición será sancionada con una multa equivalente de uno (1) a dos (2) salarios mínimos del que impere en el sector público centralizado, y la reducción de puntos en la licencia que determine el reglamento.

SENADOR PRESIDENTE: Vamos a dejar la lectura hasta ahí, para continuarla mañana; entonces, conocer dos propuestas que fueron incluidas en el Orden del Día de la presente Sesión; leímos hasta el Artículo 69, para empezar con la Sesión IV, continuamos mañana entonces, pasado concluimos con la Segunda Lectura de la Iniciativa No.169-16; hay dos iniciativas que fueron incluidas en el Orden del Día y liberadas de trámites, vamos a pasar al conocimiento de las mismas, una de ellas es la incluida por el Pleno Senatorial, la propuesta del Senador Rubén Darío Cruz Ubiera, referente a la persona que sustituirá al

Licenciado Pablo Domingo del Rosario, como Miembro de la Cámara de Cuentas de la República Dominicana, para el Período 2016-2020.

INICIATIVAS PARA ÚNICA DISCUSIÓN SIGUIENDO EL ORDEN DE PRECEDENCIA EN CUANTO A LA ENTREGA DE INFORMES

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

INICIATIVAS PARA PRIMERA DISCUSIÓN SIGUIENDO EL ORDEN DE PRECEDENCIA EN CUANTO A LA ENTREGA DE INFORMES

(No hay Iniciativas a tratar en esta categoría)

INICIATIVAS LIBERADAS DE TRÁMITES

CORRESPONDENCIA DE FECHA 02 DE FEBRERO DE 2017, ENVIADA AL DR. REINALDO PARED PÉREZ, PRESIDENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, POR EL LICENCIADO PABLO DEL ROSARIO, **SOBRE SU DECISIÓN DE DECLINAR AL CARGO DE MIEMBRO DEL PLENO DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE LA REPÚBLICA, ELEGIDO EN LA SESIÓN NO. 00025 DE FECHA 01 DE FEBRERO DE 2017.**

SENADOR RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA: Muchas gracias, Honorable Presidente; precisamente, producto, como decíamos al momento de solicitar la inclusión de esta propuesta, ante la renuncia del recién designado miembro de la Cámara de Cuentas de la República Dominicana, el Licdo. Pablo del Rosario, queremos proponer a este Honorable Hemiciclo que la Licda. Margarita Melenciano Corporán, pueda pasar a completar la matrícula de dicha Cámara de cuentas, proponemos que la Licda. Margarita Melenciano Corporán, pase a conformar a la integración de la Cámara de cuenta de la República Dominicana, para el periodo constitucional 2016-2020.

SENADOR AMABLE ARISTY CASTRO: Presidente, buenas noches

honorables señores senadores, senadoras y colegas. Yo quiero, sencillamente, pedirle al Señor Presidente del Senado, y a los demás integrantes de este Honorable Senado de la República, para que conste en acta, cuando se presentó el problema de las ternas, consultado precisamente al Señor Presidente del Senado y otros colegas, cuando yo tuve a bien ser parte de la comisión, que usted tuviera a designar la escogencia de los honorables miembros de la Cámara de cuentas; mi punto de vista era, que en la Constitución existe un vacío y no nos obligaba a nosotros, a los senadores, a escoger, de cada una de las ternas, una de esas personas. O sea, la Constitución de la República no nos limita a nosotros poder escoger tres de una terna o dos de una terna, consultando, precisamente con usted, Señor Presidente, con la comisión, cuando yo planteé esa situación, uno de mis colegas me dijo, mi colega de San Cristóbal, Señor Tommy Galán, de que mi postura o mi punto de vista era idéntica al pensamiento del Señor Presidente del Senado; otros colegas pensaban de la misma manera que yo pensaba.

Bueno, pues se procedió a realizar una consulta a uno de los asesores de acá, del Congreso Nacional, Señor Dr. Balbuena y a la comisión, formada por los siguientes: Licda. Mayra Ruiz, Licdo. José Domingo Carrasco, Welner Darío Félix, Director Departamento Técnico de Revisión Legislativa y Dr. Pedro Virgilio Balbuena Batista.

En ese sentido, se solicitaron otras consultas, fuera del Senado de la República, prominentes juristas de país, entre los que figuraban: Cristóbal Rodríguez, en ese entonces se mencionó también a mi amigo Olivo Huerta, entre otros juristas prominentes, que merecen mucho respeto y mucho cariño. Tomamos la decisión de escoger uno por cada terna, yo no estaba de acuerdo, pero sencillamente me acogí a la decisión de los demás, y le dije a mi amigo Tommy Galán, de que la iba aceptar, pero no estaba de acuerdo en ese aspecto; ese era mi punto de vista y sigue siendo mi punto de vista, no obstante a eso, no puede haber una resolución buena ayer y una mala hoy; en ese sentido, lo que decían los juristas y dicen aquí, los consultados en el Hemiciclo, que no podemos escoger dos personas de una misma terna, eso dicen ellos, yo soy de los

que planteaba lo contrario, pero resulta que escogimos de esta terna al Señor Félix Álvarez, de la Primera Terna; de la Segunda Terna, Francisco Álvarez y de la terna que renunció el Señor Pablo del Rosario, es la Tercera Terna y hay una mujer ahí, hay una persona que fue evaluada por la Honorable Cámara de Diputados, que fue evaluada por nosotros, la comisión del Senado de la República y yo quiero que, sencillamente, eso conste en acta; yo me alegré cuando el Señor Presidente del Senado, hablaba, íbamos a tener la oportunidad de un reclamo justo, como usted bien decía y otros sectores de que colocáramos una mujer; no me opongo, porque esta señora que ustedes están proponiendo es brillante, la señora que ustedes están proponiendo, pero también la que está en la Tercera Terna es brillante; entonces, pudiera venir un cuestionamiento para el Senado de la República, ese es mi punto de vista, puedo estar equivocado.

Yo voy a votar por la posición que ustedes señalan, pero quiero que conste en acta de que: primero no estaba de acuerdo con la opinión jurídica, que dieron al Senado, porque la costumbre nos hace ley, que era lo que justificaba el Señor Balbuena y los asesores de aquí del Senado y ahora tampoco estaría de acuerdo con que se viole o a lo que 72 horas nos dijeron, que teníamos que escoger uno de cada terna; entonces, vamos a escoger de esta terna, vamos a escoger 2 personas; lo que usted en un principio señalaba, lo que yo señalaba y lo que otros colegas señalaban que para mí era lo correcto y sigue siendo lo correcto, como la Constitución lo plantea y sencillamente lo que quiero es, Presidente, pues, que conste en acta, para que yo no estaba de acuerdo con esa postura, repito, creo que debemos cuidarnos en ese aspecto, voy a votar, disciplinadamente, pero sé que va a traer comentarios negativos para el Senado de la República; habrá dos personas de una misma terna, la primera terna van a haber 2 personas, me decían: *él renunció, sí*, pero señores "lo cortés, no quita lo valiente", entonces ayer sólo teníamos que escoger uno y ahora dos, yo quería hacer este comentario con respeto y el cariño que merece usted, Señor Presidente y los demás colegas senadores; muchas gracias, Señor Presidente.

SENADOR TOMMY ALBERTO GALÁN GRULLÓN: Gracias Presidente. Dado a que el Senador Amable hizo referencia al trabajo, iclaro, eso es mutuo!, al trabajo realizado por la pasada comisión, que tuvo a bien asumir la responsabilidad, en cuanto a la ponderación y a lo que concierne a la escogencia de los miembros de la Cámara de Cuentas, que la semana pasada se rindió el informe, cumpliendo con las normativas que establecen los reglamentos del Senado, en lo referente a la escogencia de los miembros de la Cámara de Cuentas, con relación al Artículo 302, 303, 304; se creó una Comisión Especial, con un plazo fijo de 15 días o dos semanas, que es lo que establece el Reglamento del Senado para rendir informe; el mismo fue presentado, haciendo el Pleno la elección de los cinco integrantes de la Cámara de Cuentas. En ese momento, con la votación de las 2/3 (dos terceras) partes, tal como plantean las disposiciones legales, se hizo en cumplimiento de la ley, de nuestra Constitución y de nuestros reglamentos. Lo que conlleva a que, al instante de la rendición del informe acogerlo, prácticamente recesó el trabajo de la propia comisión y de lo que estaba facultado; por eso, en esta ocasión, no es la comisión que hace ninguna referencia frente a lo planteado por el Vocero del Partido de la Liberación Dominicana, cuando presenta una propuesta, porque ya no es parte de nuestra responsabilidad, porque nuestro trabajo, en función de la ley y de los reglamentos, se cumplió y se ajustó la semana pasada, con la presentación del Informe. Entonces, la aproximación de los eventos, posiblemente crea una confusión, son dos eventos diferentes. Aquí, debidamente, el Pleno del Senado cumplió con la elección de los miembros de la Cámara de Cuentas, ajustado a la ley, ajustado a la Constitución y ajustado al concepto de las ternas; que muy bien señala el Senador, cuando dice: "bueno, no plantea un procedimiento en el contenido de la ley"; pero el concepto de las ternas de por sí, deja entrever con claridad, cuál es la metodología, cinco ternas de cada una de las posiciones, donde se presentaban tres, quince en total; con la diferencia de que uno no podía, como comisión, presentar, elegir cinco de quince, sino uno por cada una de las ternas presentadas, lo que limitaba

mucho más esa elección; y por eso, como consecuencia posiblemente, frente a las críticas que se pudieron escuchar en los medios de opinión pública, ustedes saben que se nos señaló, a nivel del Senado, el tema de no haber cumplido con la parte de género y la cuota de la mujer, porque fueron cinco propuestas, que correspondieron a cinco hombres. Esa, lamentablemente, fue la limitación en términos de la escogencia por terna. Ahora, en el día de hoy, lo que se está conociendo no es esa metodología, no es el trabajo que plantea y define con claridad nuestro Reglamento y la Ley, sino es una renuncia. Una renuncia que muy bien la ley no define los procedimientos de suplencia, y en este caso, el Senado, frente a esa comunicación que fue leída y fue apoderada, es que se ha hecho la propuesta; entonces, son dos cosas con tratamientos diferentes; por eso, frente a eso se está planteando que, esa escogencia parte de los diez no elegibles, porque ya cinco fueron electos y uno de ellos renunció. En esta parte, asumiendo también y cumpliendo con lo que corresponde a la cuota de la mujer, es que el vocero ha planteado a la Licenciada Melenciano Corporán, para suplir esa renuncia; con la salvedad, Presidente, y un poco aprovechar de que, el Senado, jamás en la vida, frente a lo que fue la escogencia de esos cinco miembros, podría establecer su falta de compromiso y de respaldo a las políticas de género, lo que plantea nuestra Constitución; pero, hubo una restricción que lamentablemente originó que no fuese. Si nosotros asumimos que este Senado, que aunque en el proceso pasado, hay algunos senadores nuevos, pero prácticamente podríamos hablar del mismo Senado, que ha podido llevar a la Cámara de Cuentas, durante ocho años a una mujer que la dirigió en todo ese tiempo, como fue la Licenciada Licelott, jamás podría plantearse que en el Senado puede haber una discriminación con relación al género. Muchas gracias, Presidente.

SENADOR PRIM PUJALS NOLASCO: Buenas tardes, Señor Presidente, distinguidos miembros del Bufete Directivo, distinguidos colegas. Esa renuncia del recién escogido miembro de la Cámara de Cuentas, el Señor Pablo Domingo del Rosario, vino a corregir una falla en la elección de los miembros de la Cámara de Cuentas, ¿por qué?, porque faltó la

escogencia de una mujer para que participara como miembro de la Cámara de Cuentas. Se ha criticado el asunto de las ternas, de escoger un miembro de cada terna, si no fuera así, no se enviaran la misma cantidad de ternas, para que escogieran un miembro de cada terna. Con más claridad; se enviaron cinco ternas, donde hay quince participantes, tres por ternas. Se escogieron uno de cada una, pero, qué resulta, que al renunciar el Señor Rosario, la terna de la que se debe escoger, a la que vaya a representar, por equidad de género a la mujer, es de la misma terna de la que formaba parte el Señor Rosario, y eso se está haciendo. Con eso, nosotros cumplimos con una exigencia Constitucional, que debe haber participación de las mujeres en los cargos de elección, ¿entiende?. Así honramos una decisión y un compromiso que se tiene con la mujer, para que participe porcentualmente en los cargos de elección popular y en la escogencia como este caso, que es la escogencia de los miembros de la Cámara de Cuentas. Muchas gracias, Presidente.

SENADOR SANTIAGO JOSÉ ZORRILLA: Buenas tardes, Honorable Presidente, colegas senadores, senadoras, creo que en el entendido, y que después de consultas, como decía el Senador Amable Aristy Castro, cuando la comisión concluyó su trabajo, Senador Honorable Tommy Alberto Galán Grullón, decía, leyendo los escritos de unos abogados consultados, que son asesores del Senado, y del Doctor Olivo Rodríguez Huerta, que no se podía escoger dos miembros de una misma terna, porque era la tradición que existía, que las ternas que subían de la Cámara de Diputados eran respetadas por nosotros los senadores y que todo daba al trate de escoger de cada una de las ternas, escoger uno, bien, se hizo de esa forma; ahora, se dá no la renuncia, porque no estaba juramentado, la declinatoria del Señor Pablo Rosario, quien decide no juramentarse; entonces, yo creo, que esta joven, que hizo una exposición brillante, todas las exposiciones fueron muy buenas; ahora, yo creo, para mí, que las mejores exposiciones estuvo entre Hugo y esta joven; entonces, negarle a esta joven el derecho que le asiste....

SENADOR PRESIDENTE: ¿Quién es esa joven?

SENADOR SANTIAGO JOSÉ ZORRILLA: Rina Alexandra Días Tejada, negarle a ella el derecho que le asiste de ocupar la declinatoria, que acaba de la terna No. 3, el Señor Pablo Rosario, creo que nosotros, esa consulta que hicimos al Doctor Olivo, la consulta que hicimos a los juristas de aquí, ¿para qué la hicimos?, si nosotros estábamos convencido de lo tradicional hacer aquí, y entendemos que era lo correcto escoger, porque en un momento, yo mismo llegue a decir que no era obligatorio, que podíamos nosotros, si nosotros estábamos haciendo entrevistas y nos no llenaban las expectativa algunas de las ternas, pues podíamos objetar esa terna completa y escoger de los otros, no, no, eso es imposible, siempre hemos respetado lo que la Cámara de Diputados envía hacia acá, esa Honorable Cámara; entonces, en este momento no deberíamos ni siquiera pensando en escoger dos de una terna, si no saber que a Rina le pertenece esa posición con la declinatoria que acaba de hacer Pablo. Entonces, en ese sentido, yo quiero dejar la propuesta de que entiendo, que la posición debería ser de ella, para cumplir también con la cuota de la mujer, porque tenemos aquí una persona que podría decir, por qué no yo, pero como tenemos cinco hombres y falta una mujer, porque buscar la mujer de otra terna que no sea la terna tres. Muchas gracias.

SENADOR JOSÉ RAFAEL VARGAS PANTALEÓN: Muchas gracias Presidente, a propósito de lo que acaba de expresar el querido Senador Zorrilla, que el Licenciado Pablo fue escogido por el Senado de la República, independientemente de que se juramentara o no, él fue seleccionado miembro, votado por la mayoría de los senadores; de manera que, ahora lo que estamos decidiendo es, si es válida la selección independientemente del terna, y a ese respecto, yo quiero hacer dos señalamientos, Presidente, en primer lugar, este es un paso diferente al que provenía, que manda el reglamento en su Artículo 202, 303, 304, el que provenía de la Cámara de Diputados con cinco ternas al Senado de la República, para que escogiéramos los cinco miembros, a razón de uno por cada terna, a pesar de que, no está sustentado en la Constitución, en el Reglamento, ni en ninguna ley, es parte del derecho consuetudinario, de

la tradición, de la costumbre, porque por ejemplo, la Constitución de la República, en el Artículo 80, Ordinal Tercero, **"establece como una de las atribuciones del Senado de la República, elegir los miembros de la Cámara de Cuentas, de las ternas presentadas por la Cámara de Diputados, con el voto de las dos terceras partes de los senadores presentes"**, con las ternas, no le dice de esta ternas, con las ternas, o sea, quince personas, cinco ternas, usted la escoge de ahí, no le está sometiendo a una camisa de fuerzas, y el Reglamento, establece el 302, **"La Cámara de Diputados remitirá al Senado de la República una Resolución contentiva de la decisión del Pleno respecto de la conformación de cada una de las ternas para la integración de los miembros de la Cámara de Cuentas"**, tampoco le está diciendo y sometiendo a una camisa de fuerza, de que tiene que ser de esta, o de aquella terna; y en virtud de que este Congreso, y específicamente el Senado, no escogió a una mujer, que sí se le puede atribuir como una falla, al Ordinar Quinto, del Artículo 39, de la Constitución de la República en el sentido de que es una responsabilidad del Senado, no, como lo establece el Ordinar Quinto, del Artículo 39, **"El Estado debe promover y garantizar la participación equilibrada de mujeres y hombres en la candidatura a los cargos de elección popular para la instancia de dirección y decisión en el ámbito público, en la administración de justicia y en los organismos de control del Estado"**. Si ahora, el Senado acomete la tarea de cumplir ese Ordinar Quinto, de la Constitución de la República, del Artículo 39, no, y, además reitero, la Constitución no nos somete, ni el Reglamento a una camisa de fuerzas de que tenga que ser de una terna, si no que eso es parte de un derecho, de una tradición, de una costumbre, el derecho consuetudinario, que yo creo que es oportuno que escojamos ahora a una mujer a la condición de miembro, porque la renuncia nos permite hacerlo y no tiene que estar sometido a ninguna de las ternas que mandó la Cámara, porque esta es una situación nueva y diferente a la que es esa tradición. Por eso me acojo a la sugerencia que ha presentado el Honorable colega Rubén Darío Cruz Ubiera, de seleccionar a la Licenciada Melenciano.

SENADOR JOSÉ IGNACIO RAMÓN PALIZA NOUEL: Muchas gracias, Señor Presidente, honorables colegas senadores y senadoras. El Artículo 80 y su numeral tercero es muy claro, nosotros, el Senado de la República, Senador Vargas, sí estamos atados a ternas. Si no estuviésemos obligados a escoger un postulante de cada terna, entonces la redacción no fuera de ternas, fuera de enviar un listado de quince personas para que escogiéramos cinco; esa no es la realidad. La Constitución manda a que escojamos en virtud de las ternas, y lo que los constitucionalistas consultados por la Comisión Especial que dirigía el Senador Tommy Galán, expresaron es efectivamente eso. No se pueden elegir dos miembros de una misma terna, sino que estamos obligados a escoger uno de cada terna. Es muy sencillo, si esta es una condición nueva que se genera, hay dos formas de interpretarlo: primero, Pablo del Rosario no es un renunciante, porque él nunca aceptó el cargo que se le entregó; en tal sentido, él no tiene la condición de un Miembro Titular más, que en el ejercicio de sus funciones decidió renunciar; por tanto, o escogemos a otro de los postulantes de la misma terna que él presentó, o es una prerrogativa de la Cámara de Diputados, enviarnos una terna para escoger a un miembro. El Senado no tiene prerrogativas de elegir miembros que no sean en virtud de una terna enviada por la Cámara de Diputados. O elegimos, irepito! Un postulante de la terna de Pablo Del Rosario, que no es renunciante, sino que declinó su posición, o tiene que ser esto una prerrogativa de la Cámara de Diputados de la República Dominicana, que es su atribución enviar aquí, al Senado de la República, organizado en ternas, las personas que debemos nosotros escoger para la Cámara de Cuentas de la República Dominicana. Creo, Senador Pujals, que el Senador Santiago Zorrilla tiene razón, la postulante que él presenta es la única mujer en la terna de Pablo Del Rosario, no es la que ha presentado el Senado Vocero de la Bancada del Partido de la Liberación Dominicana, sino que ella es parte de una terna del cual ya se eligió un miembro, que aceptó y juró; por tanto, tenemos dos opciones, o elegimos la propuesta que ha presentado el Senador Santiago Zorrilla, que creo que es lo más oportuno, para hacer que la Cámara de Cuentas esté debidamente constituida y pueda iniciar sus labores de la forma en

que debe, o esperamos a que la Cámara de Diputados inicie un proceso de evaluación nuevo, para enviarnos una terna adicional, para elegir de esa terna, en virtud de la Constitución un miembro. Muchas gracias.

SENADOR ARÍSTIDES VICTORIA YEB: Muchas gracias, Presidente, muy buenas noches a todos ya. En primer lugar, decirles a los distinguidos y honorables colegas, que tengo aquí sinónimos de la palabra declinar, y dentro de los sinónimos está: "*inclinarse, cargar, reusar, rechazar, renunciar*". O sea, lo que hizo el señor Pablo Del Rosario fue declinar, renunciar, en definitiva, no aceptó el puesto. El Senado de la República cumplió con su designación. Ese es un tema que ya, desde el punto de vista jurídico, está consumado por el Pleno del Senado de la República; se escogió ese miembro. Nosotros tenemos que estar acostumbrados, que cada vez que surgen temas, que por primera vez suceden en virtud de la Constitución de 2010, se van a dar muchos criterios, muchas consultas de juristas que opinan de una forma, y otros opinan de otra forma. Por primera vez, en virtud de la nueva Constitución se presenta una declinatoria, una renuncia de un miembro ya escogido; pero nosotros no podemos interpretar la Constitución a la ligera y establecer procedimientos que no están establecidos en la propia Constitución, porque ¿Cómo vamos a pretender enviar, declinar, la responsabilidad que la Constitución le dá al Senado de la República, para enviar de nuevo a la Cámara de Diputados?, eso no está establecido en la Constitución. El Artículo 80, Numeral 3), dice: dentro de las atribuciones del Senado, elegir los miembros de la Cámara de Cuentas, de las ternas presentadas por la Cámara de Diputados, no entre las ternas presentadas. ¡Es de las ternas presentadas! Eso no ata al Senado de la República, aunque lo diga el jurista pontífice, o los pontífices del Derecho; eso no ata al Senado de la República a que escogiera un miembro de cada terna, eso no lo ata. El Senado en su momento determinó escoger un miembro ¡amén!, pero esta es una situación jurídica nueva, totalmente nueva, donde el Senado tiene que abocarse a elegir un nuevo o nueva miembro integrante de la Cámara de Cuentas en virtud de que hubo una renuncia o una declinatoria. Por lo que es válidamente, es

aceptable que el Senado escoja de los diez restantes integrantes el miembro que entienda. Yo particularmente me inclino por que sea una mujer, y apoyo la propuesta del Vocero de la Bancada del Partido de la Liberación Dominicana, el Senador Rubén Darío Cruz. Nada ata a este Pleno a que se escoja a la persona propuesta por el Senador Rubén Darío Cruz. Muchas gracias, Presidente.

SENADOR ADRIANO DE JESÚS SÁNCHEZ ROA: Buenas noches Señor Presidente, Bufete directivo, colegas. Es que hay que partir de que la comisión designada tenía dos caminos. Para mí los dos caminos válidos, porque lo que hoy está ahí, que se establece en la Constitución, son métodos nuevos a partir de 2010. Ya nosotros en el 2006, por lo menos 18 senadores de los que estamos aquí, escogimos en el 2006, 2010 y ahora. ¿Cuáles son los dos caminos?, que para mí cualquiera hubiera sido correcto: el que dijo Amable, y más o menos el que dijo el Senador Victoria, y el mismo que dijo el Presidente de la Comisión, porque la costumbre no supera si está por encima de la Ley, muchos menos de la Constitución, esa costumbre va hasta el 2010; es decir, que por cualquier de los dos métodos, lo que hoy se está planteando aquí, y la propuesta que hace el Vocero del PLD son correctas. O por el método que la comisión planteó, que se escogiera uno de cada terna, que esa fue la propuesta y lo que se escogió, o la propuesta que decía Amable y que ya lo citó el Senador Victoria, del Artículo 80, Numeral 3, que había citado el Senado Paliza, que hay que repetirlo. Lo que aquí dice, colega Paliza, es que el Senado va a escoger con las dos terceras (2/3) partes de las ternas que se envíen; es decir, no dice uno de cada terna, no obliga a que sea uno de cada terna. Las ternas cuanto suman, quince; pues de los quince. La comisión en ese momento decidió escoger uno de cada terna, pero ese que se escogió, que se designó, que se seleccionó, a partir de ahí ya está nombrado. Cuando renuncia Del Rosario, está renunciando de una Cámara ya constituida por el Pleno; es decir, que no lo ata entonces a todo lo que eran los métodos de la Comisión. Por eso, en este momento yo pienso que nosotros, visto y apoyando lo que incluso el Presidente del Senado dijo fuera de aquí, que era la oportunidad de escoger la mujer, y

como bien recordó el Senador Tommy Galán, este Senado escogió como Presidenta, en dos ocasiones, a una mujer; pienso que es correcto el planteamiento de que se escoja la propuesta que hace el Vocero del PLD, porque con eso nosotros estamos cumpliendo. Primero estamos cogiendo de las ternas, a pesar de que es una forma diferente. De manera que, la ley y la Constitución no obligan a que sea uno de cada terna, pero aparte de eso, lo que hoy se está planteando está fuera ya, de la Ley de las Ternas. De manera Presidente, que me he parado porque quiero apoyar y ser solidario con la propuesta que hace el Senador Rubén Darío Cruz.

SENADOR EUCLIDES RAFAEL SÁNCHEZ TAVÁREZ: Si, gracias Presidente, voy hacer sumamente breve nosotros recibimos como establece la Constitución, la 5 Ternas. Inmediatamente se elige un miembro de cada terna como de hecho ocurrió, ya el concepto de terna se pierde, eligiendo la persona de cada terna ya las ternas desaparecen y se forma un conglomerado de 10 personas que pasaban hacer miembros de ternas; pero el concepto de terna desaparece y yo estoy apoyando la posición que plantea nuestro Vocero, porque en realidad reitero, las ternas desaparecieron en el mismo momento en que nosotros elegimos uno de cada terna, ya pasa a ocurrir que hay 10 personas que pasaban hacer miembro de terna, y por lo tanto debemos de elegir uno o una de las 10 personas que habían formado parte de la 5 ternas.

SENADOR JULIO CESAR VALENTÍN JIMINIÁN: Yo quiero expresar también mi adherencia a la propuesta formulada por el Senador Rubén Darío, nuestro Vocero del Partido de la Liberación Dominicana, pero en adición a ello quisiera hacer la siguiente observación: desde el momento en que un aspirante se somete a la evaluación de la Comisión, está expresando la intención de ser elegible por la propuesta de la Cámara y por tanto del Senado. Cuando la Cámara de Diputados, formuló la propuesta al Senado de las ternas, en ese momento cada uno de los postulados tenían la oportunidad de resignar, de renunciar, al ser designado por el Pleno con las dos 3era partes, Pablo del Rosario, era ya integrante de la Cámara de Cuentas, por eso remite una comunicación

utilizando la palabra renuncio, se consideraba electo formal y legamente por el órgano público con potestad constitucional con tales fines, la otra consideración que quiero hacer, es la siguiente: es probable que como bien señala Adriano Sánchez Roa, la experiencia de la designación a partir de propuestas de la Cámara de Diputados no tiene precedentes, porque aunque una Constitución anterior la de 1963, establecida la emanación plena Congresional de la cámara de Cuentas, la cámara de Diputados formulaba, el Senado designaba, lo que no recuerdo es si era con las dos 3era parte, esa 3era parte fue idea de nosotros, porque entendíamos que eso podría estimular, era como una especie de incentivo institucional al pacto de fuerzas políticas, que pueden cohabitar en el Congreso, como no hay precedente es muy probable que cualquier decisión que adoptemos puede ser atacada ante el Tribunal Constitucional, pero eso no inhabilita la Cámara de Cuenta, que puede perfectamente funcionar con 4 de los 5 integrantes, podríamos decidirlo hoy o en cualquier otro momento, mañana puede haber un fallecimiento, una inhabilitación o una renuncia y es el tiempo que nos va a decir, nosotros podríamos estar ante la ausencia digamos de alguna mención, en alguna norma en el Reglamento, en una ley, digamos en la ley de Fiscalización y control, si se aprueba en algún momento, la Ley orgánica de la Cámara de Cuentas, la Ley de la Cámara de Cuentas, en fin, podría, incluso, preservarse, crearse un precedente que tiene fuerza de norma, tiene fuerza de norma. Es una fuerte generadora de derecho, que no puede entrar en contradicción con la Constitución y con la ley, pero ante la ausencia de la ley, en un tema que puede, que ha generado en este momento discrepancias de juicio, es muy probable. Ahora, yo les digo lo siguiente: además de que podríamos estar estableciendo un precedente que puede generar una discusión en otro órgano, que es interesante, yo estimo que todos los que están ahí, son elegibles porque han sido evaluados en la forma en que manda la norma, por ambas cámaras legislativas. En todos los casos son elegidos. Pero hay otro precedente que yo estimo que debemos observar ese que tiene que ver con el conflicto de intereses. Ahí hay tres o cuatro mujeres, no sé cuantas: una de ellas, la doctora Licelot Marte, que presumo que no aceptaría ser integrante, porque ya está decidido el Presidente, luego de

haber sido Presidente. Aunque, yo respeto las opiniones, pero Cristina fue Presidenta del Senado, Reinaldo fue Presidente del Senado, Amable fue Presidente del Senado, yo fui fue Presidente de la Cámara, y todos, los cuatro, nos hemos sentado aquí como se sentó Andrés y Chu, en la escuelita, sin ningún tipo de riña, porque esto no es una cuestión de gloria. Somos servidores públicos. En ese sentido, quiero decir lo siguiente: descartada la doctora Licelot Marte, a mí me informan, no sé si es verdad, no sé si es verdad, que dos de las postuladas son esposas de diputados en plenitud de ejercicio. Y aun no haya una mención legal, realmente es un conflicto de intereses, que como criterio y como precedente, por lo menos en el bloque del PLD, nosotros hemos concebido, no designar personas relacionadas con el órgano legislativo. Con nosotros, que somos los que tomamos la decisiones. Y les pongo un caso, que me dispense, el colega Víctor, Edis Mateo Vásquez. Un hijo de Edis Mateo Vásquez, cuya competencia yo siempre he defendido, y talante profesional, estaba en las ternas propuestas por la Cámara de Diputados. ¿Y qué hizo el bloque del PLD? Dijimos, no. Si es cierto, si es el hijo de un senador, no estaríamos mandando un buen mensaje. Así mismo yo digo. Si es esposa de un diputado, no importa de qué partido, tampoco sería un precedente elegante. Tendrá un cuestionamiento esencialísimo, y también con eso estaríamos logrando un buen precedente, aunque no lo diga la ley, y en futuras tomas de decisiones legislativas establecer la prohibición, de que un familiar en primer grado, del órgano, de los órganos implicados en la designación de los responsables del órgano de control externo del estado, no deban ser familiares en primer grado, por lo menos, de los que tomamos las decisiones, porque eso es como prevalecernos de nuestro voto, de nuestro poder, para colocar correlacionados, familiares, y esos sí pueden entrar en riña. No estoy haciendo la afirmación, ¿eh? No estoy haciendo la afirmación, pero si el PRM estaba descalificando a uno de los integrantes con ese propósito, estimo que en este momento no le estarían dando un mensaje de transparencia a la República Dominicana. Muchas gracias.

SENADOR PRESIDENTE: Ya usted habló, y después entonces voy a tener que darle la palabra a quien usted vaya a responderle. Hablan hoy del PLD porque tienen veintiséis el PLD, y yo les he dado la palabra. Lo que pasa es que, si le doy la palabra a usted, le voy a tener que dar la palabra de nuevo para que le respondan.

SENADOR JOSÉ IGNACIO PALIZA: Quiero dejar claramente definido, Presidente, brevemente, que la posición del Partido Revolucionario Moderno no es beneficiar a nadie en particular. Ya desde el principio, nosotros hemos estado puestos al procedimiento que aquí se llevó a cabo. Inclusive en la votación anterior, votamos ambos senadores del Partido Revolucionario Moderno de forma contraria. Nosotros no estamos, o no hemos estado de acuerdo con la forma en la que aquí se ha llevado el proceso desde el inicio, que se han impulsado, evidentemente, el carácter que ha llevado a miembros de la Cámara de Cuentas, no es el más ideal. Lo que criticamos en el día de hoy son las formas que se deben emplear para llenar una vacante, que se ha producido en la Cámara de Cuentas. Si mañana, si en un año, si en dos años, se muere un miembro de la Cámara de Cuentas y tiene que ser repuesto, hay que llenar su vacante. ¿Cómo se hace? El Senado de la República no tiene potestad para hacerlo, sino en virtud de una propuesta que le haga la Cámara de Diputados, de una terna que le envíe a la Cámara de Diputados. Eso es lo que la Constitución manda, en su artículo 80, en las atribuciones relacionadas a este Senado de la República. Lo que nosotros estamos pidiendo es que se cuiden las formas. Si se eligen de esas ternas, tiene que elegirse uno de, o una persona de la vacante que se ha producido, de la terna del denunciante, acepto el tema. Y si no, esperar que la Cámara de Diputados haga una propuesta en virtud de las ternas que haya enviado. Esa es la posición del Partido Revolucionario Moderno, que se cuiden las formas constitucionalmente establecidas, para el bien de la democracia dominicana, y de todo el país. Muchas gracias.

SENADOR JOSÉ RAFAEL VARGAS PANTALEÓN: Bueno, yo creo que es importante que creemos la fórmula. Por ejemplo: la representación del

PRM fue parte de la comisión que vio todos los casos, las cinco ternas que se escogieron, y las quince propuestas que vinieron de la Cámara de Diputados. Y no solamente que fue parte, sino que firmó el acta que vino aquí. Pero era que no sé cómo explicar que haya firmado y no haya votado. Es un problema de ver cuál es el procedimiento que se va a respetar. Y lo otro, que yo creo que es importante tomar en cuenta es lo que acaba de afirmar el senador Valentín. Cuidar la forma es, ver si vamos a cumplir la norma ética, de no introducir conflicto de intereses, como por ejemplo, escoger a la esposa de un diputado. Yo quiero que alguien me explique cómo la Cámara viene a auditar el Congreso donde está uno de los miembros de la esposa que esté ahí. Gracias, Presidente.

SENADOR PRESIDENTE: Yo quiero referirme a dos aspectos del tema que estamos tratando. El primero de ellos tiene que ver con una expresión usada por el señor Pablo Del Rosario, en su carta de renuncia, porque es renuncia y no otra cosa. Él fue electo por el Pleno del Senado, en base a las ternas enviadas por la Cámara de Diputados. Y le dice, en el segundo párrafo de su carta, que "la razón que motiva mi decisión", estoy citándolo, "se fundamenta en que la precitada elección, constituye una degradación, toda vez que, actualmente, y desde hace ocho años", sigue diciendo él, "desempeño el cargo de vicepresidente del bufete directivo de este órgano del estado". El Pleno del Senado, o en otras palabras, el Senado de la República, no ha degradado a nadie. Con su elección como miembro de la Cámara de Cuentas, el Senado de la República, reitero e insisto, no ha degradado a él, ni a nadie. Porque es que resulta, el Estado dominicano tiene órganos en que su bufete directivo se elige por un período completo, pero además, tiene órganos en que su bufete directivo no se eligen por su periodo completo. Aquí tengo en mi pantalla de la computadora, la ley 100-04, que es la Ley Orgánica de la Cámara de Cuentas de la República Dominicana. Y en su artículo 13, Cuando hace referencia al bufete directivo, dice esta ley lo siguiente: "Al designar los miembros de la Cámara de Cuentas, el Senado de la República conformará un bufete directivo, integrado por un presidente, un vicepresidente, y un secretario, quienes jurarán en sus funciones por el

periodo de dos años.” En otras palabras, y de acuerdo con esta ley, ello quiere decir que como el periodo por el cual es escogida, una Cámara de Cuentas que es de cuatro años, se deberá escoger en esos cuatro años dos bufetes directivos. Ese es un ejemplo de un órgano del Estado dominicano donde su bufete directivo no se elige por el periodo completo. El Senado, la Cámara de Diputados, de acuerdo con la Constitución, cada año tiene que elegir su bufete directivo. Como señalaba el senador Valentín, yo fui Presidente del Senado durante ocho años, hasta el año 2014. Me sustituyó la senadora Cristina, y yo dejé de ser presidente, y fui a sentarme en el curul correspondiente a la senaduría del Distrito Nacional. ¿Me sentí degradado? ¡No! ¡De ninguna manera! Como no se ha sentido ni Cristina, ni el senador Amable Aristy, ni el senador Valentín, como él señalaba. No fui degradado, sino es que, de acuerdo con la Constitución, cada año, el 16 de agosto, tanto la Cámara de Diputados como el Senado de la República, tienen que elegir su bufete directivo por un año. De modo, pues, que quería, para que conste en acta, que de ningún modo, el Senado de la República, cuñado la semana pasada escogió a los integrantes de la Cámara de Cuentas para el periodo 2016-2020 no ha degradado a nadie, sino que, apelando a la facultad que le acuerde al artículo 13 de la ley 100-04, escogió a tres personas, dentro de las cuales no estaba el señor Pablo Del Rosario, que como ha señalado el senador Tommy Galán, su ratificación fue en reconocimiento, para que siguiera formando parte de ese importante órgano del Estado. Segunda parte, o segundo aspecto: el artículo 80, en su numeral tercero de la Constitución de la República, dispone que facultad del Senado escoger a los miembros de la Cámara de Cuentas con una votación de las dos terceras partes de los presentes, en base a las ternas que les presente la Cámara de Diputados. Y eso hicimos. El miércoles primero de febrero, recibimos cinco ternas, y de esas cinco ternas se escogieron los cinco integrantes de la Cámara de Cuentas. Eso pasó ya. ¡Eso pasó! Con la renuncia del señor Pablo Del Rosario, se presenta una situación nueva, que ni la Constitución de la República establece qué hacer, que ni la Ley 100-04 establece qué hacer, ni que el Reglamento Interno del Senado de la República establece qué hacer, y donde la ley no distingue, colegas

senadores y senadoras, reza un viejo adagio jurídico, no se puede distinguir. Se nos ha presentado la oportunidad de integrar a una mujer, porque, yo dije, en días pasados públicamente, que ciertamente hay que reconocer que, yo entiendo que cometimos un error al no integrar a una mujer en esas cinco plazas. Que, por cierto, algunos colegas establecen que eso violó el artículo 39, ordinal 5 de la Constitución, y no es verdad que violamos nada tampoco. Porque ese ordinal cinco, lo que manda a observar del artículo 39, es respecto de las candidaturas a cargos electivos, no de las posiciones. Pero sí uno entiende, que apelando al criterio de género, se nos ha presentado la oportunidad de integrar a una mujer. ¿Tiene que ser de la terna donde se presentó la renuncia? ¿Dónde lo dice? Porque, como señaló, muy atinadamente, el senador José Rafael Vargas, es una situación nueva, que está a la libre discreción del Pleno Senatorial escoger a la persona que va a sustituir al Licenciado Pablo Domingo Del Rosario. Se han tocado otros elementos en esta sesión que yo no me voy a referir a ellos que tiene que ver con los conflictos de intereses, pero es también algo que hay que tomar en consideración. Y por ello, yo me voy a acoger, también por eso, a la propuesta que ha hecho el Senador Rubén Darío Cruz, de que, en sustitución del señor Pablo Del Rosario, el Pleno del Senado, en la sesión correspondiente a este día, elija a la Licenciada Margarita Melenciano Corporán, para completar la integración de la Cámara de Cuentas para el periodo constitucional 2016-2020.

De modo pues, que, no habiendo más turnos solicitados, en este sentido, la bancada del Partido Revolucionario Moderno ha propuesto a la señora Rhina Alexandra Díaz Tejada, ¿no es así?, para sustituir al Licenciado Pablo Domingo Del Rosario.

Los senadores y senadoras que estén de acuerdo con la Licenciada Rhina Alexandra Díaz Tejada, para que forme parte de la Cámara de Cuentas de la República Dominicana, que lo expresen levantando su mano.

3 VOTOS A FAVOR, 23 SENADORES PRESENTES.

RECHAZADA.

SENADOR PRESIDENTE: Proponemos la sugerencia que ha presentado el Senador Rubén Darío Cruz, en su calidad de vocero de la bancada del Partido de la Liberación Dominicana, de que el Senado de la República escoja a la Licenciada Margarita Melenciano Corporán, para completar la integración de la Cámara de Cuentas en sustitución del Licenciado Pablo Domingo Del Rosario.

Los que estén de acuerdo, que lo expresen levantando su mano.

20 VOTOS A FAVOR, 23 SENADORES PRESENTES.

APROBADA SU ELECCIÓN.

Nos pondremos en contacto con esta señora, a los fines de proceder al trámite protocolar y formal de la juramentación para esta misma semana.

Queda un punto pendiente, que es otra propuesta presentada por el Senador Rubén Darío Cruz Ubiera, referente a la elección del Secretario del Bufete Directivo del Senado de la República para completar el período, ya que semanas atrás se recordará que el Senador Edís Mateo, quien se desempeñaba como Secretario del Bufete Directivo a partir del 16 de agosto del año pasado, presentó renuncia al mismo.

SENADOR RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA: Precisamente, Honorable Presidente y colegas senadores y senadoras, ante la renuncia como Secretario del Bufete Directivo del Senado del Licenciado Edis Fernando Mateo Vásquez, representante de la Provincia Barahona, proponemos a este Honorable Hemiciclo, al Licenciado Manuel Paula, representante de la Provincia Bahoruco, para completar el período legislativo 2016-2017. Muchas gracias honorables.

SENADOR PRESIDENTE: Antes de someter a votación, recibimos casi ya al finalizar la Sesión la excusa por escrito del Senador Félix Ramón Bautista. El Senador Rubén Darío Cruz Ubiera, Vocero del Bloque de

senadores del Bloque del PLD, propone al Senador Manuel Paula, representante de la Provincia Bahoruco, en el Senado, para que sustituya como Secretario del Bufete Directivo y completar el período hasta agosto del año 2017, al Senador Edis Mateo Vásquez. Sometemos al Pleno del Senado al Senador Manuel Paula, para que se desempeñe como Secretario del Bufete Directivo hasta el 16 de agosto del año 2017.

Los señores senadores y senadoras que estén de acuerdo, que lo expresen levantando su mano.

**23 VOTOS A FAVOR, 23 SENADORES PRESENTES.
APROBADO LA DESIGNACIÓN DEL SENADOR MANUEL PAULA
COMO SECRETARIO DEL BUFETE DIRECTIVO HASTA EL 16 DE
AGOSTO DEL 2017.**

**INICIATIVAS QUE NO CUMPLIERON CON EL PLAZO
REGLAMENTARIO DE LAS COMISIONES LEGISLATIVAS**

(No hubo Iniciativas a tratar en esta categoría)

PASE DE LISTA FINAL

SENADORES PRESENTES: (24)

REINALDO PARED PÉREZ	: PRESIDENTE
ANTONIO DE JESÚS CRUZ TORRES	: SECRETARIO
MANUEL ANTONIO PAULA	: SECRETARIO AD-HOC
PEDRO JOSÉ ALEGRÍA SOTO	
AMABLE ARISTY CASTRO	
RAFAEL PORFIRIO CALDERÓN MARTÍNEZ	
LUIS RENÉ CANAÁN ROJAS	
RUBÉN DARÍO CRUZ UBIERA	
TOMMY ALBERTO GALÁN GRULLÓN	

WILTON BIENVENIDO GUERRERO DUMÉ
JOSÉ EMETERIO HAZIM FRAPPIER
SANTIAGO JOSÉ ZORRILLA
CRISTINA ALTAGRACIA LIZARDO MÉZQUITA
EDIS FERNANDO MATEO VÁSQUEZ
JUAN OLANDO MERCEDES SENA
JOSÉ IGNACIO RAMÓN PALIZA NOUEL
PRIM PUJALS NOLASCO
AMÍLCAR JESÚS ROMERO PORTUONDO
ADRIANO DE JESÚS SÁNCHEZ ROA
EUCLIDES RAFAEL SÁNCHEZ TAVÁREZ
AMARILIS SANTANA CEDANO
JULIO CÉSAR VALENTÍN JIMINIÁN
JOSÉ RAFAEL VARGAS PANTALEÓN
ARÍSTIDES VICTORIA YEB

SENADORES AUSENTES CON EXCUSA LEGÍTIMA: (06)

FÉLIX MARÍA VÁSQUEZ ESPINAL
ROSA SONIA MATEO ESPINOSA
FÉLIX RAMÓN BAUTISTA ROSARIO
CHARLES NOEL MARIOTTI TAPIA
DIONIS ALFONSO SÁNCHEZ CARRASCO : VICEPRESIDENTE
HEINZ SIEGFRIED VIELUF CABRERA

SENADORES AUSENTES SIN EXCUSA LEGÍTIMA: (02)

MANUEL DE JESÚS GÜICHARDO VARGAS
FÉLIX MARÍA NOVA PAULINO

SENADOR PRESIDENTE: Se levanta la presente Sesión Ordinaria y se convoca al Senado de la República para mañana, que contaremos a 8 de febrero, del año 2017, a las 4:00 P.M.

SE CIERRA ESTA SESIÓN

HORA: 8:11 P. M.

REINALDO PARED PÉREZ

Presidente

ANTONIO DE JESÚS CRUZ TORRES

Secretario

MANUEL ANTONIO PAULA

Secretario Ad-Hoc.

CERTIFICO: Que la presente Acta es una copia fiel y exacta de las palabras pronunciadas por los señores senadores en la Sesión más arriba indicada.

Carmen Lidia Varela Pacheco

Taquígrafa-Parlamentaria.
