

Poder Legislativo

DECRETO No. 155-2015

EL CONGRESO NACIONAL,

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

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

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

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

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

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

PORTANTO,

DECRETA:

La siguiente:

LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE DE HONDURAS

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO II

AUTORIDAD EN MATERIA DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

INSTITUTO HONDUREÑO DEL TRANSPORTE TERRESTRE (IHTT)

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

COMISIÓN DIRECTIVA DEL TRANSPORTE TERRESTRE (CDTT)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

CONSEJO ASESOR DEL TRANSPORTE

TERRESTRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

INSPECTORÍA GENERAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

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

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

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

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

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

- 9) Emitir recomendaciones dirigidas al Consejo Asesor del Transporte Terrestre (CATT); y,
- 10) Las demás que otorgue esta Ley y su Reglamento.

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

- 1) Recibir las denuncias interpuestas por los Usuarios, concesionarios y Pilotos del transporte terrestre u otros, sobre todo hecho, acto o circunstancia que se considere contrario a la Ley y darle el trámite legal, remitiéndolas inmediatamente al Inspector General de Transporte (IGT) para los efectos legales correspondientes. Dichas denuncias pueden ser formuladas. Sin exclusión alguna por cualquier persona, siempre y cuando lo haga de forma responsable, utilizando para ello cualquier medio de comunicación existente que tenga a disposición;
- 2) Disponer de un Centro de Llamadas con línea abierta gratuita y permanente para recibir las respectivas denuncias. A tal efecto debe rotularse en un lugar visible dentro y fuera de cada Unidad de transporte público y especial, el o los números telefónicos destinados a la recepción de denuncias, con indicación de que los mismos están habilitados para tal fin. Lo cual debe ser

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

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

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

CAPÍTULO V

ESCUELA NACIONAL DEL TRANSPORTE

TERRESTRE

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

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

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

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

TÍTULO III

PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

TERRESTRE

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

CONDICIONES PARTICULARES DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

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

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

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

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

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

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

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

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

1) Expiración de los plazos de vigencia;

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

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

CAPÍTULO IV

SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V

PAGO DE DERECHOS DE EMISIÓN

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

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

- 5) Modificaciones a cualquier título de los Certificados de Operación, el equivalente a un séptimo (1/7) del salario mínimo;
- 6) Las Modificaciones por cambios de horarios, itinerarios, cambios de Unidad e inclusión de puntos intermedios, el equivalente a un quinto (1/5) salario mínimo;
- 7) Extensión de rutas, el equivalente a un quinto (1/5) del salario mínimo;
- 8) Permisos para el Transporte Especial, el equivalente entre un medio (1/2) a dos (2) salarios mínimos; y,
- 9) Permisos especiales para cubrir demanda extraordinaria, el valor lo debe establecer la Comisión Directiva en el Reglamento.

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

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

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

CAPÍTULO VI

COSTO DEL SERVICIO, TARIFAS Y PAGOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO VII

OBLIGACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7) Mantener al día las pólizas de seguros;

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

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

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

considerados como empleados de los concesionarios;
y,

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

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

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

CAPÍTULO VIII

SERVICIOS CONEXOS

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

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

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

CAPÍTULO IX

RENOVACIÓN DE FLOTA VEHICULAR

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO X

INFRACCIONES

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

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

ARTÍCULO 80.- Son Infracciones Muy Graves:

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

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

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

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

ARTÍCULO 82.- Son Infracciones Leves:

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

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

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

CAPÍTULO XI

SANCIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO IV

SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO V

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANTONIO CÉSAR RIVERA CALLEJAS

PRESIDENTE

MARIO ALONSO PÉREZ LÓPEZ

SECRETARIO

JOSÉ TOMÁS ZAMBRANO MOLINA

SECRETARIO

Al Poder Ejecutivo

Por Tanto: Ejecútese.

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

JUAN ORLANDO HERNÁNDEZ ALVARADO

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

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

ROBERTO ANTONIO ORDOÑEZ