

Carta enviada al Congreso Nacional en  
relación a las Reformas de la Ley de  
Transporte Terrestre



No.593-0-13-DE

Tegucigalpa, M.D.C., 14 de Agosto de 2013

Abogado  
**RIGOBERTO CHANG CASTILLO**  
Secretario del Congreso Nacional  
Su Despacho

Señor Secretario:

Por este medio, quisiéramos referirnos a las reformas de la Ley de Transporte Terrestre que están siendo conocidas por el Congreso Nacional.

Hemos tenido la oportunidad de revisar el dictamen final que se presentó ayer martes 13 de agosto de 2013 por la tarde y notamos que algunas observaciones importantes que realizó el COHEP no se tomaron en cuenta.

La propuesta que está siendo discutida por el Congreso Nacional presenta algunas inconsistencias que pasamos a explicar de la manera siguiente:

- a) La reforma del artículo 9, literal k).

Lo que se pretende con esta reforma es facultar a la Dirección General de Transporte (DGT), para reglamentar, controlar y fiscalizar los pesos, dimensiones y capacidades de los vehículos de carga e imponer las sanciones correspondientes.

Observación: Esta reforma no debe ser aprobada, mientras no se le restrinjan las facultades que sobre la misma materia se le otorgaron al Fondo Vial mediante Decreto No. 62-2009, publicado en La Gaceta el 21 de septiembre del 2009. Conforme a ese decreto, el Fondo Vial tiene la función de controlar los pesos y dimensiones de los vehículos del transporte de carga, pudiendo sancionar a los infractores.

- b) La reforma del Artículo 33.

Lo que se pretende con esta reforma es regular la duración de los permisos de explotación, dejándolos a diez años excepto para las moto-taxis que se otorgarían por seis años.

Observación: Para evitar esta confusión, se debe mantener el texto vigente del Artículo 33; es decir, hacer referencia únicamente a los "permisos". Si esto no se hace así, se produciría una incógnita lo relativo a la duración de los permisos especiales.

- c) Reforma del Artículo 41 literal d).

Lo que se pretende con esta reforma es aumentar el valor de las multas por la alteración "a la baja o a la alta" de las tarifas autorizadas de pasajeros o carga.

Observación: Esta propuesta no debe ser aprobada así. El COHEP rechaza la propuesta no sólo porque contraviene el principio de libre contratación garantizado por la Constitución de la República, sin que además, atenta el segundo párrafo del Artículo 3 de la misma Ley de Transporte Terrestre cuyo objetivo primordial es beneficiar la economía de los usuarios.

Violenta además el Artículo 5 de la Ley para la Defensa y Promoción de la Competencia.

Cindy Rubio

PROTOCOLO

Tel 22372574

**RECIBIDO**

POR: Cps. Luis

FECHA: 15/08/2013

HORA: 9:40 a.m.

SECRETARIA CN



Si se aprueba la propuesta, la DGT tendría facultades para sancionar a los transportistas que bajen la tarifa de sus servicios. Esto no tiene sentido alguno y es contradictorio y va contra la libre competencia.

d) Reforma del Artículo 41 literal j).

Lo que se pretende con esta reforma es facultar a la DGT para decomisar las licencias de conducir de los pilotos.

Observación: El COHEP rechaza lo anterior, porque no se le pueden otorgar atribuciones a la DGT que le competen a otras autoridades, en este caso, la Dirección General de Tránsito.

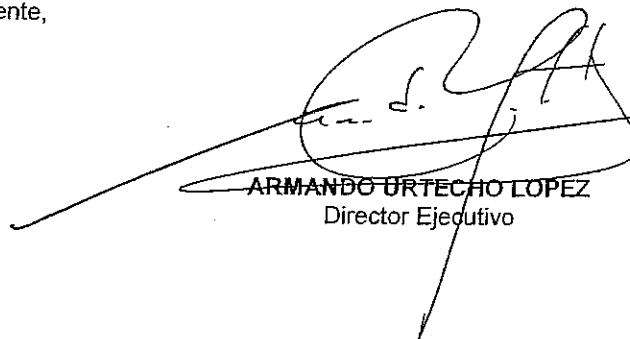
e) Reforma del Artículo 46.

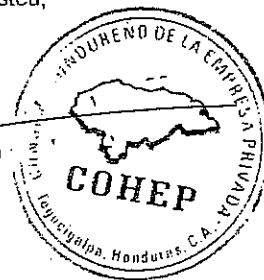
Lo que se pretende con esta propuesta es liberar de responsabilidad a los transportistas de carga con respecto a cualquier daño ocasionado a la carga.

Observación: El COHEP rechaza esta propuesta porque el Artículo 46 vigente está en armonía con lo establecido en el Artículo 1079 del Código de Comercio; en ese sentido, el Artículo 46 no debe reformarse en los términos propuestos.

Estamos seguros que tomarán en consideración estas observaciones cuyo único propósito es mejorar la propuesta de reforma a la Ley de Transporte Terrestre que está siendo conocida por el Congreso Nacional.

Agradeciendo de antemano la atención brindada, me suscribo de Usted,  
Atentamente,

  
ARMANDO URTECHO LOPEZ  
Director Ejecutivo



cc: Lic. Aline Flores Presidente COHEP  
Sr. Renan Inestroza, Presidente Comisión de Dictamen  
Archivo



No. 528-08-13-DE

Tegucigalpa, M.D.C., 06 de agosto de 2013


Ingeniero  
**RENAN INESTROZA**  
Congreso Nacional de la República  
Su Despacho


Estimado Ingeniero Inestroza:

Por este medio, me dirijo a usted, para agradecerle por el espacio que nos brindó el día jueves uno de agosto de los corrientes y escuchar las preocupaciones de nuestros agremiados en cuanto a las pretendidas reformas a la Ley de Transporte Terrestre.

Seguidamente, como así lo habíamos establecido, adjunto las observaciones referentes a la ley en mención, para que las mismas sean tomadas en consideración y nos puedan brindar los espacios necesarios para poder consensuar de la mejor forma el proyecto en mención.

Sin otro particular, me suscribo de usted, muy atentamente,

  
**ARMANDO URTECHO LOPEZ**  
Director Ejecutivo



*Cindy Rubio*  
RECIBIDO  
07 AGO. 2013  
PROTOCOLO  
*2287-28-56*  
*2:38 PM.*

## **Observaciones a las Reformas de la Ley de Transporte Terrestre.**

### **I. Antecedentes.**

El 17 de mayo de 2013 el diputado Oswaldo Ramos Soto, haciendo uso de su iniciativa de ley, presento a consideración del Congreso Nacional un proyecto de ley orientado a reformar la Ley de Transporte Terrestre, contenida en el decreto numero 319 de fecha 17 de febrero de 1976.

En su versión original, el proyecto de ley que fue presentado pretendía la reforma de los artículos 4 literales c) y d), 9 literal d), 32, 38 y 41 de la referida ley; sin embargo, la Comisión de Dictamen a sugerido varios cambios a esa pretensión y ahora, se modificarían los artículos 4 literales c) y d), 9 literales d) y k), 12, 17, 27, 32, 33, 37, 38 y 41 incisos a) al k). A continuación se presentan las observaciones y comentarios a cada una de estas propuestas.

### **II. Observaciones y Comentarios.**

#### **A. Reforma del artículo 4.**

El artículo 4 de la Ley de Transporte Terrestre, regula principalmente los incentivos de carácter fiscal que se le otorgan con el fin de disminuir el costo del servicio de transporte o promover el establecimiento de este, donde no exista o sea insuficiente. Los literales c) y d) que se le agregarían a este artículo regulan por una parte aspectos relacionados con el pago del subsidio gubernamental y por la otra lo relativo a los ingresos que provengan del pago de renovaciones de permisos de explotación y certificados de operación, respectivamente.

El COHEP, considera que el contenido del literal c) propuesto, no corresponde a un incentivo fiscal por lo que se sugiere que sea trasladado a otra parte de la ley donde se regula lo relativo al subsidio gubernamental. En cuanto al literal d), el COHEP, considera que el mismo contraviene lo establecido en el segundo párrafo del artículo 363 de la Constitución de la República, por lo que debe eliminarse.

#### **B. Reformas al artículo 9.**

El artículo 9 de la Ley de Transporte Terrestre desarrolla las atribuciones de la Dirección General de Transporte (DGT). El literal d) se refiere al otorgamiento, modificación, renovación o cancelación de los permisos de explotación, mientras que el literal k), hace referencia a la fiscalización de los pesos dimensiones y capacidad de los vehículos automotores; y en este último se pretende sancionar en caso de presentarse irregularidades relacionadas a los pesos.

El COHEP, considera que no se pueden establecer sanciones en reglamentos específicos que no estén tipificadas en la ley general (ver artículo 95 de la Constitución de la República).

**C. Reformas a los artículos 12, 17 y 38.**

Todas las reformas propuestas a estos artículos se refieren a las regulaciones propias y especiales para los moto taxis.

El COHEP, considera que las regulaciones son apropiadas, sin embargo, recomienda crear un capítulo específico en la Ley para regular todo lo concerniente a los moto taxis. No obstante lo anterior, el COHEP, considera que no es necesario crear un consejo o comisión especial para este rubro y que todos los asuntos para su debida regulación sean tomados en consideración por el Comité Auxiliar de Transporte Terrestre creado en la ley.

**D. Reformas al artículo 27.**

El artículo 27 de la Ley de Transporte Terrestre, tiene como propósito, fijar el periodo por el cual se otorgan los certificados de explotación (10 años). La reforma que se pretende introduce una excepción para implementar modernización de servicios de transporte en la forma de metro bus, u otros.

El COHEP, sugiere que el texto de la propuesta pase a ser el segundo párrafo del artículo 12 así:

*"Artículo 12: El certificado de explotación, se otorgará por un periodo de 10 años. El reglamento determinará los requisitos y condiciones para su otorgamiento.*

*Cuando se pretenda... IGUAL AL DICTAMEN."*

**E. Reformas a los artículos 32 y 33.**

El artículo 32 de la Ley de Transporte Terrestre, regula lo relacionado con el otorgamiento de permisos especiales, mientras que el artículo 33 regula lo relativo a la duración de dichos permisos. La reforma pretende establecer un pago de L. 50.00 por cada permiso y ampliar la duración de los mismos a 10 años.

En cuanto a lo primero, el COHEP, no tiene comentarios que hacer; sin embargo, considera que la redacción propuesta del artículo 33 es confusa y debe aclararse, excluyendo lo relativo a moto taxis (que pasaría al capítulo especial) y no haciendo referencia a los "permisos de explotación", ya que la norma está diseñada para regular los "permisos especiales".

**F. Reformas a los artículos 37 y 38.**

El artículo 37 de la Ley de Transporte Terrestre, tiene como propósito regular la duración de los certificados de operación mientras que el artículo 38, establece la pena por la no exhibición del mismo. Las reformas proponen la ampliación de la duración así como el incremento del costo para obtenerlos y de la multa correspondiente.

El COHEP, no tiene comentarios que hacer respecto a las reformas propuestas.

**G. Reformas al artículo 41.**

El artículo 41 de la Ley de Transporte Terrestre tiene como propósito establecer las facultades que tiene la DGT para imponer sanciones. En términos generales, se propone el incremento de las sanciones fijadas en el año de 1976; sin embargo, las siguientes disposiciones en particular que merecen nuestra atención:

- El literal a) propone una eventual expropiación de vehículos; el COHEP considera que si existe algún decomiso del vehículo el mismo deberá ser remitido a la Dirección Nacional de Tránsito (DNT) y no a la Oficina Administradora de Bienes Incautados (OABI), ya que esta última se crea para confiscar bienes de procedencia ilícita relacionados con el delito de lavado de activos.
  
- El literal d) pretende imponer sanciones a los titulares de certificados de operación que alteren las tarifas autorizadas de pasajeros y carga. El COHEP, considera que la propuesta es inocua, ya que, el literal d vigente es suficientemente claro por lo que no es procedente. Con relación a la regulación de las tarifas, es importante anotar que en estos momentos la legalidad del último Acuerdo Ejecutivo emitido por SOPTRAVI, está siendo cuestionado ante los Juzgados y Tribunales de la República.
  
- El literal i), pretende agregar la frase "*el desistimiento de la actividad ilícita*" al final del texto vigente. El COHEP, propone quitar dicha frase de la redacción propuesta, ya que el desistimiento debe producirse por la observancia estricta de la ley y no por mandato de la misma.
  
- El literal j) pretende otorgar atribuciones a la DGT, para decomisar licencias a los conductores de las unidades de transporte. El COHEP, considera que esto está fuera de las competencias de la DGT, es por ello que recomienda eliminar el literal j), ya que las atribuciones de los diferentes entes relacionados con el control, fiscalización y registro están establecidas en sus leyes respectivamente.
  
- El literal k), pretende facultar a la DGT, DEI y a la DNT a realizar operativos conjuntos para el control de los medios de transporte que ingresen al país bajo los regímenes de entrada y salida temporal. El COHEP, considera, en primer lugar, que el texto sugerido debería ser un artículo nuevo en vez de un literal del artículo 41; y, en segundo lugar, que los operativos conjuntos de las autoridades son positivos, pero el texto de la propuesta presume que bajos dichos regímenes siempre se ejecutan acciones de transporte en competencia desleal, lo cual es incorrecto.



Es importante resaltar que bajo regímenes de entradas y salidas temporales ingresan al país medios de transporte que están llevando a cabo operaciones que están bajo el control de la autoridad aduanera, tal y como lo contempla el Código Aduanero Centroamericano (CAUCA) y el Convenio de Kyoto. Es por ello que la redacción de la reforma debe ser lo suficientemente clara para evitar el cabotaje y cualquier otro contratiempo innecesario en el traslado de las mercancías. En ese sentido se propone la redacción siguiente:

*“ARTICULO NUEVO. La Dirección General de Transporte y la Dirección Nacional de Transito darán apoyo a la Dirección Ejecutiva de Ingresos, en operativos conjuntos, dirigidos por esta última, con el objeto de mantener el control adecuado sobre el ingreso, permanencia, uso y circulación de los medios y módulos de transporte que ingresen al país bajo regímenes de entrada y salida temporal al amparo de la legislación aduanera vigente y los acuerdos internacionales suscritos por Honduras”.*

### **III. Observaciones y comentarios a otros artículos.**

- A. En el artículo 2 del proyecto de ley analizado, se pretende prorrogar por dos (2) años, el período de veda otorgado por los decretos números 25-2010 y 280-2010, para el otorgamiento de nuevos permisos de explotación para brindar por primera vez el servicio de transporte público de personas remunerado en todas sus modalidades.

El COHEP, ha tomado nota que el periodo de veda fue motivado por el exceso en la oferta de transporte, lo que generaba una deficiente prestación en el servicio. En ese sentido se manifiesta a favor de la prórroga siempre y cuando subsistan dichos motivos y se aplique únicamente para los permisos que se refieren los decretos antes mencionados.

- B. El artículo 3 del proyecto de ley analizado pretende prorrogar por un periodo de dos años la vigencia del Decreto número 272-2010 por medio del cual se aplica una tarifa de excepción a la importación de vehículos destinados al servicio público en el transporte terrestre de pasajeros y carga.

El COHEP, no tiene comentarios que hacer respecto a las reformas propuestas.

- C. El artículo 4 del proyecto de ley analizado, por medio del cual se pretenden regular dos situaciones distintas aplicables a los permisos de operación otorgados en el periodo de diciembre 2009 y enero de 2010 respectivamente.

El COHEP, recomienda que el artículo sea dividido en dos partes; la primera se debería de referir únicamente a la renovación de dichos permisos, mientras que la segunda debería aclarar lo relativo a las solicitudes de permisos o renovación de permisos vencidos por parte de las organizaciones de transporte legalmente reconocidas por el Estado, pero sin limitar el número de permisos por grupo familiar o por número de socios tal y como lo plantea la propuesta.

- D. El artículo 5 del proyecto de ley analizado, regula lo relativo a la emisión de los reglamentos, así como las solicitudes de permisos de operación que se encuentran en trámite.

En cuanto a lo segundo, el COHEP considera, en primer lugar, que esto debe estar contenido en una disposición de carácter transitorio; y, que en segundo lugar, que el texto final debe asegurar que la DGT, no tenga amplia discrecionalidad para el otorgamiento de los permisos a favor de aquellas personas que han cumplido con todos los requisitos que exige la ley y el reglamento, por lo que se sugiere la redacción siguiente:

*“Las solicitudes de permisos de operación que a la entrada en vigencia del presente decreto se encuentren en trámite en la Dirección General de Transporte (DGT), que cumplan con los requisitos establecidos conforme a la Ley de Transporte Terrestre y sus reglamentos deberán ser resueltos en base a la legislación anterior”.*

- E. Con relación a los seguros, el artículo 46 de la ley de transporte vigente, contiene disposiciones que, a criterio del COHEP, deben mantenerse sin modificaciones.

- Al honorable diputado Renán Inestroza, le solicitamos incluir al Consejo Hondureño de la Empresa Privada (COHEP), como integrante en las mesas de trabajo que se creen para la elaboración de los reglamentos que manda el proyecto de ley.