

## **DEPARTAMENTO TÉCNICO DE REVISIÓN LEGISLATIVA**

Santo Domingo de Guzmán

**DETEREL 483 /2009.**

A la : Comisión Permanente de Transporte y Telecomunicaciones.

Vía : **Lic. Mayra Ruiz de Astwood,**  
Coordinadora de Comisiones Permanentes

De : **Welnel D. Félix F.**  
Director Departamento Técnico de Revisión Legislativa

Asunto : Proyecto de Ley de Código de Transito y Transporte Terrestre de la República Dominicana.

Referencia. : Oficio No. 000811, de fecha 21 de octubre del 2009  
**(Exp. No.06873 )**

En atención a su comunicación de referencia, en la que nos solicita realizar el correspondiente estudio y remitir la opinión sobre el proyecto de ley indicado en el asunto. Después de analizar dichos proyectos tenemos a bien expresarle lo siguiente:

### **Contenido de los Proyectos de Ley:**

Se trata de un Proyecto cuyo objetivo es crear una nueva normativa de Transporte Terrestre en la República Dominicana , que cuente con herramienta útiles para lograr la modernización, organización , planificación , control, operación y fiscalización del mismo.

Dicho proyecto fue presentado por el señor Ruben Dario Cruz Ubiera, Senador de la República por la Provincia Hato Mayor y depositado en el Senado en fecha, 22 de septiembre del año en curso.

### **Facultad Legislativa Congresual:**

De acuerdo a la facultad legislativa congresual para legislar sobre esta materia está fundamentada en el Art. 37, numeral 23 de la Constitución que enuncia lo siguiente:

***“Art. 37 numeral 23: Legislar acerca de toda materia que no sea de la competencia de otro Poder del Estado o contraria a la Constitución”.***

### **Desmante Legal**

El Proyecto de Ley se fundamenta y toca las siguientes disposiciones legales:

1. La Constitución de la República.
2. La Ley número 1494, del año 1947, que crea la jurisdicción Contenciosa – Administrativa.
3. La Ley No. 4378, del año 1956, Ley Orgánica de las Secretarías de Estado.
4. La Ley No. 6232, del 25 de febrero del 1963, que establece un Sistema de Planificación Urbana e introduce modificaciones a las instituciones municipales.
5. La Ley No. 10, del 8 de septiembre de 1965, G.O. 8946 que crea el Secretariado Administrativo de la Presidencia.
6. La Ley No. 55, del 22 de noviembre de 1965, G.O. 8958 que instituye el Sistema Nacional de Planificación del Secretariado Técnico de la Presidencia.
7. La Ley No. 165, del 28 de marzo del 1966, que crea la Dirección Nacional de Tránsito Terrestre.
8. La Ley No. 222, del 25 de noviembre del 1967, que establece el Sistema de Señalamiento del Tránsito en las vías públicas.
9. La Ley No. 241, del 28 de diciembre del 1967, de Tránsito de Vehículos.
10. La Ley No. 585, del 5 de abril del 1977, que crea los Juzgados de Paz Especiales de Tránsito.
11. La Ley 687, que crea la Dirección Nacional de Reglamentos y Sistema como organismo encargado de los Proyectos de Reglamentos en la rama de la Ingeniería y Arquitectura.
12. La Ley No. 387, del año 1968, que castiga el lanzamiento de grapas y quema de neumáticos en las calles o carreteras.
13. La Ley No. 513, del año 1969, sobre uso de tablilla de identificación en sitio visible del interior del vehículo, para los chóferes de vehículos de transporte público.
14. La Ley No. 609, de fecha 1 de enero del año 1974
15. La Ley No. 13, del año 1978, que castiga la falta de pago de alquiler de vehículos rentados.
16. La Ley No. 14, del año 1991, de Servicio Civil y Carrera Administrativa.

17. La Ley No. 8, del año 1992, sobre cédula de identidad y electoral.
18. La Ley No. 166, del año 1997 que fusiona la Dirección General de Impuestos Sobre la Renta y la Dirección General de Rentas Internas, creando la Dirección General de Impuestos Internos.
19. Vista: La Ley No. 114 del 16 de diciembre de 1999
20. La Ley No. 76-2000, del 20 de junio del 2000, que crea el Consejo de Regulación y Administración de Taxis.
21. La Ley No. 143, del 3 de abril de 2001, sobre uso de celulares.
22. La Ley No. 146, del 11 de septiembre del 2002, sobre Seguros y Fianzas de la República Dominicana.
23. La Ley No. 96-04 de la Policía Nacional.
24. La Ley No. 287-04 sobre prevención, supresión y limitación de ruidos nocivos y molestos que producen contaminación sonora.
25. El Decreto No. 5406, del 28 de Diciembre de 1959, G.O. 8438, que establece la denominación de Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones;
26. El Decreto No. 489, del 21 de Septiembre del 1987, que crea la Oficina Técnica de Transporte Terrestre.
27. El Decreto No. 393-97, del 10 de Septiembre del 1997, que crea la Autoridad Metropolitana de Transporte.
28. El Decreto No. 448-97, del 21 de Octubre del 1997, que crea la Oficina Metropolitana de Servicio de Autobuses.
29. El Decreto No. 618-00, de fecha 28 de Agosto del año 2000, que crea el Fondo Especial de Compensación.
30. El Decreto No. 619-00, que crea la Comisión Nacional de Seguimiento
31. El Decreto No.1234-00, que modifica el Artículo 2 del Decreto 619-00.

32. El Decreto No. 27-01, del 8 de Enero del 2001, que crea el Consejo Nacional para la Reforma del Estado.

33. El Decreto 238-01, del 14 de Febrero del 2001, que transfiere a la Autoridad Metropolitana de Transporte todo lo relativo al Tránsito.

34. El Decreto No. 441 del año 1982, que prohíbe el uso de vehículos del Estado los días no laborables.

### **Análisis Legal, Constitucional y de la Técnica Legislativa**

Después de analizar el proyecto de Ley en los aspectos legales, constitucionales y de la técnica legislativa **ENTENDEMOS** oportuno hacer las siguientes observaciones:

1. El Artículo 7 del proyecto de ley establece los Órganos de Administración del Sistema Integral de Transporte Terrestre, con la siguiente redacción: ***La Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, que se crea mediante el presente Código, es la institución del Estado responsable de ejercer las competencias indicadas en el Artículo 3 anterior.***

***El Oficina Nacional de Sistemas de Transporte Masivo (ONSITRAM), que se crea mediante el presente Código, es la institución del Estado responsable de la planificación, diseño, construcción, mantenimiento, administración y operación de los sistemas ferroviarios y de transporte rápido masivo en todo el país, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a la Autoridad.***

***El Fondo de Desarrollo del Sistema Integral de Transporte Terrestre, FONDET, que se crea mediante el presente Código, es un fondo financiero destinado por el Estado para financiar mejoras a los sistemas de transporte terrestre en todo el país, sin perjuicio de las atribuciones conferidas a la Autoridad. El Fondo de Desarrollo del Transporte, FONDET, tendrá una Oficina Ejecutora dentro de la Autoridad y mantendrá el objetivo fundamental de administrar los recursos financieros requeridos para implantar los principales proyectos de desarrollo para el sector, y sus áreas de trabajo, funciones estructura organizativa, recursos y demás características serán las establecidas en la el presente Código y en los reglamentos específicos que se dicten al efecto.***

***El Instituto Nacional De Capacitación y Seguridad Vial, que se crea mediante el presente Código, es una entidad con personería jurídica, descentralizada con su propio consejo directivo, y con capacidad de establecer y ejecutar autónomamente sus propias políticas en las áreas de capacitación, seguridad vial y de tránsito, y contara con recursos propios.***

***Los Ayuntamientos podrán actuar como co-ejecutores de las competencias asignadas a la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre que se determinen expresamente mediante convenios y/o resoluciones administrativas de la Autoridad, y sus funciones en la materia son conferidas en el presente Código.*** Sin embargo, debemos señalar que los órganos que participan en la ejecución de esta ley son todos definidos en dicho artículo y de acuerdo a la Manual de Técnica Legislativa en su punto 4 que habla sobre las disposiciones orgánicas establece que los mismos deben ser creados y establecer sus funciones, por lo que sugerimos la modificación del artículo 7 del proyecto de ley para que solo se enumere los órganos interventores en la ejecución.

2. El artículo 10 del proyecto de ley establece los Ingresos de los Órganos de Administración del Sistema Integral de Transporte Terrestre, de los recursos que percibirán y de los fondos del desarrollo del sistema, no obstante hemos podido observar que el contenido de dicho artículo de acuerdo al punto 4.1.1.5 sobre la Parte Normativa y sobre el ordenamiento temático sugiere que las normas relativas a los fondos deben ser ubicadas en las disposiciones finales de la Ley, por lo que tenemos a bien sugerir la creación de un capítulo que trate de las Disposiciones Generales, Transitorias Y Derogaciones del proyecto de ley.
3. Debemos señalar que en el proyecto de Ley hemos podido observar que presenta problemas en cuanto a las formas verbales, que de acuerdo al Manual de Técnica Legislativa en su punto 5.2 que habla sobre las ***“Formas Verbales”*** y establece que la norma debe estar relacionada con el tiempo en que la ley entra en vigencia y se aplica, no con el que se elabora y se aprueba; tal como establece en su literal ***“b) Preferir el presente al futuro... y emplear el futuro sólo cuando es irremplazable por el presente.”***, por lo que siempre debemos preferir el modo indicativo al subjuntivo; el presente al futuro y utilizar el futuro sólo cuando es irreparable por el presente, por tanto, sugerimos sustituir el uso de términos de todo el texto legislativo, siempre y cuando sean necesarios.
4. Por otro lado, hemos podido observar que el artículo 134 establece textualmente: ***“Queda prohibido a los dueños o encargados de animales, que estos deambulen por las calles, pasten o sean amarrados a las orillas de las vías públicas o en cualquier otra parte de***

**una servidumbre de paso, utilizada para la circulación de vehículos de motor; quedando a su responsabilidad según lo establece el Artículo 1,382 del Código Civil.**” En base a lo anterior, debemos señalar que el mismo remite a un artículo específico del Código Civil y de acuerdo al Manual en su punto 5.7.2 que habla sobre la Remisiones Externas literal “d) **las remisiones externas son afectadas por las modificaciones posteriores del**

**texto normativo al que se ha remitido.**”, por lo que sugerimos la eliminación del número de la ley con la finalidad de mantener su vigencia en el tiempo.

En ese mismo orden hemos observado que el artículo 245 en su párrafo V, VII y IX y el artículo 396, 405 y 406 del proyecto de Ley enumeran los artículos a tomar en cuenta del Código Penal, Procesal Penal y No. 674 de fecha 21 de abril de 1934, sobre el pago y cobro de multas, en tal virtud, proponemos eliminar los números de los artículos y de la Ley.

5. El Artículo 23 del proyecto de Ley habla sobre el Director Ejecutivo establece: ***“El Director Ejecutivo de la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte debe tener Nacionalidad Dominicana y ser mayor de edad; no debe tener participación accionaria en empresas del sector o empresas que tengan convenios o contratos o expectativas de tenerlos con la Autoridad, a menos que hayan transferido su titularidad accionaria con un mínimo de dos años de anterioridad; no puede haber sido declarado culpable por fraude, por sentencia con la Autoridad y el carácter de la cosa juzgada, ni puede haber sido condenado por delitos contra la fe pública o contra el patrimonio público, ni estar subjúdice; y ser de reconocida competencia profesional, preferiblemente en áreas relacionadas con la administración pública y áreas afines.***

***Debe poseer título universitario o su equivalente y debe contar con experiencia y conocimiento de gerencia y administración de organismos públicos nacionales, de dirección y coordinación de personal, comprobable mediante documentos fehacientes***

**Párrafo I: , Será nombrado por el Poder Ejecutivo, seleccionado de una terna de candidatos que le someterá al Presidente de la República, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte con la aprobación de por lo menos dos tercios (2/3) de sus Miembros en ejercicio de sus funciones.**

Cabe señalar que el Presidente de la República, representante del Poder Ejecutivo le corresponde de acuerdo al artículo 55 inciso 1 de la Constitución de la República : ***“Nombrar los Secretarios y Subsecretarios de Estados y los demás funcionarios y empleados públicos cuyo nombramiento no se atribuya a ningún otro poder u organismo autónomo reconocido por esta Constitución o por las leyes, aceptarles sus renunciaciones y removerlos”*** es decir, que el estudio y examen de esa disposición constitucional dejar ver que el poder que ella confiere al Presidente de la República no esta condicionado y, por tanto es facultativo, por lo tanto es oportuno señalar que a este respecto se ha

pronunciado la Suprema Corte de Justicia a través de su sentencia del 09 de agosto del 2000, en su boletín judicial 1077, página 51 que habla sobre el Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones (INDOTEL) y la designación del Consejo Directivo que establece “ El Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones ( INDOTEL) creado por la Ley No. 153-98, del 27 de mayo de 1998,

como órgano estatal descentralizado, regulador de las telecomunicaciones, es gobernado por un Consejo Directivo integrado por cinco miembros que son designado por el Poder Ejecutivo, según dispone el artículo 81 párrafo 1 de la citada ley que dice : **“El Consejo Directivo estará integrado por cinco miembros designados por el Poder Ejecutivo, distribuidos de la siguiente manera: un (1) presidente con rango de Secretario de Estado; el Secretario Técnico de la Presidencia; un (1) miembro seleccionado de una terna elaborada a propuesta de las empresas prestadoras de servicios públicos finales de telecomunicaciones; un (1) miembro seleccionado de una terna elaborada a propuesta de las empresas prestadoras de servicios de difusión, disponiéndose que dos de los candidatos de esta última terna serán propuestos por las empresas de televisión con alcance nacional, y el otro a propuesta de las empresas de radiodifusión sonora y las empresas de televisión por cable; y un (1) miembro escogido directa y libremente, con calificación profesional, que velará por los derechos de los usuarios de servicios de las empresas antes mencionadas.”** En este sentido el Dr. Erick j. Hernández – Marchado en su Libro de Derecho Procesal Constitucional cita la sentencia y establece: **“...el nombramiento de los miembros directivos del órgano regulador de las telecomunicaciones, enagenándole al Poder Ejecutivo que los nombra, lo que no hace el estatuto Orgánico de la Nación, la facultad de removerlos a discreción, limitado así la suprema jerarquía que en la administración pública le otorga el artículo 55, párrafo 1 de la constitución, ha desconocido este precepto, y por tanto, el artículo 81, párrafo 4 de la señalada ley deviene no conforme con la Constitución, que este criterio sobre los poderes del Presidente de la República en su condición de jefe de la administración pública, se reafirma cuando en el artículo 17, letra a) de la Ley de Servicio Civil y Carrera Administrativa No. 14-91, del 20 de mayo de 1991, declara que son cargos y funcionarios de libre nombramiento y remoción, entre otros los Secretarios y Sub-Secretarios de Estado, condición la primera que ostenta el titular del consejo Directivo del Instituto dominicano de Telecomunicaciones( INDOTEL)...”**<sup>[1][1][1]</sup>, en tal sentido, tenemos a bien señalar la eliminación de la terna de candidatos que le someterá al Presidente de la República, el Consejo Nacional de Transito y Transporte.

Cabe destacar, que hemos observado este problema de carácter constitucional en el artículo 29 que se refiere al Director Nacional de Policía de Tránsito.

6. El Artículo 43 del proyecto de Ley dice: **“Mediante la el presente Código se crea el Instituto Nacional de Capacitación y Seguridad Vial, como entidad con personería jurídica, descentralizada y adscrita a la Autoridad Nacional de Transito y Transporte Terrestre, con independencia financiera y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio...”**, en tal virtud, tenemos a bien señalar que el Manual de Técnica Legislativa en su punto 5 que habla sobre la **“Redacción”** nos dice: **“En la redacción debe respetarse las reglas gramaticales y de ortografía y puntuación aceptadas por la**

*Real Academia de la Lengua Española*”, en tal sentido recomendamos sustituir la frase **Mediante la el presente Código** por **Mediante el presente Código**, a fin de obtener un texto normativo preciso.

7. El artículo 50 del proyecto de Ley establece: ***El Registro Nacional de vehículos de motor, remolques, conductores y estacionamientos públicos es prerrogativa del Estado. Sin embargo, la Autoridad puede suscribir convenios con organizaciones, personas o instituciones privadas para delegar la prestación del servicio de registro nacional de vehículos de motor o remolque, conductores y estacionamientos públicos***

***Mientras la Autoridad no decida lo contrario, asignará a la Dirección Nacional de Tránsito, la función de llevar el Registro Nacional de vehículos de motor o remolque, conductores y estacionamientos públicos, para garantizar una mejor organización y el control efectivo del parque vehicular y sus actividades conexas.***”, en tal virtud, es oportuno señalar que el Manual de Técnica Legislativa en su punto 5 literal b) sobre la **Redacción** establece que **“el texto normativo correcto tiene que ser: preciso, claro y conciso”**, es decir, que el mismo debe transmitir un mensaje indudable evitando las ambigüedades contextuales que establece el Manual que da a lugar soluciones contradictorias dentro del propio texto o con respecto a otros textos y , por lo tanto, obliga a optar por una u otra, por lo tanto sugerimos eliminar la frase ***mientras la Autoridad no decida lo contrario***.

8. El Artículo 164 del proyecto de Ley establece: **“Conducción en estado de embriaguez.**

***Queda prohibido conducir un vehículo de motor u otro tipo, en estado de embriaguez a consecuencias de la ingestión de bebidas alcohólicas, drogas o de sustancias estupefacientes, controladas y/o prohibidas.***

***Párrafo I. Se prohíbe categóricamente al conductor de un vehículo de motor consumir cualquier tipo de bebida alcohólica dentro del mismo mientras se encuentre en una vía pública.***

***Párrafo II. Mientras el vehículo se encuentre en la vía no debe haber en su interior botellas, latas o recipientes que contengan bebidas alcohólicas y se hayan abierto o destapado o que se hayan consumido parte o la totalidad de su contenido. Se permite llevar este tipo de artículos cerrados y sellados en el baúl del vehículo o en la parte trasera de camionetas o camiones.*** En este sentido, tenemos a bien señalar que resulta una sobreabundancia establecer en un párrafo que no se permitirá dentro del vehículo las botellas y latas que contengan bebidas alcohólicas, en virtud, de que el encabezado del artículo establece la prohibición de consumir bebidas alcohólicas mientras se encuentre manejando, por lo que no es necesario especificar que las botellas deben estar selladas y en baúl, ya que lo importante no es donde se guarda la bebida

sino que se consuma, por lo tanto proponemos eliminar el párrafo II del artículo 168 del proyecto de Ley.

9. El Artículo 191 del proyecto de Ley dice: **Cinturones de seguridad y bolsas de aire.**

***Todo vehículo de motor que transite por las vías públicas debe estar provisto de tantos cinturones de seguridad como capacidad de pasajeros tenga en los asientos delanteros y traseros cuyo uso será obligatorio.*** En tal sentido , tenemos a bien señalar que de acuerdo al análisis de impacto de la medida , esta debe ser evaluada en cuanto al transporte público , en virtud , de que dichos vehículos están desprovistos de cinturones de seguridad, por lo que seria necesario la inversión en los mismos y tomando en consideración que el uso de ellos en la parte trasera no permitiría la cantidad de pasajeros que están acostumbrados a introducir, consideramos pertinente hacer una revisión a la medida para no causar perjuicio a dicho sector.

10. Por otro lado, hemos observado que en el Capítulo III del Proyecto de Ley que habla de **La Emisión de Sonidos** desde su artículo 208 al 213 los mismos no contienen epígrafes. Por lo tanto debemos señalar que de acuerdo al Manual de Técnica Legislativa en su punto 4.1.7.2 literal d4 dice: **“todos los artículos, sin excepción llevan epígrafe”**, en tal virtud, tenemos a bien sugerir la creación de los siguientes epígrafes:

**“Artículo 208 De los Vehiculos de Tracción Mecanica**

**Artículo 209 De la Emisión de Ruidos o Sonidos que Causan Daños**

**Artículo 210 De la Medición de la Emisión**

**Artículo 211 Excepciones de los Vehiculos de Emergencia**

**Artículo 212 De la Reglamentación de los Decibeles Permitidos**

**Artículo 213 De la Sanción a la Emisión de Ruidos o Sonidos”**

En ese mismo tenor, hemos detectado que el artículo 445 del proyecto de ley no contiene epígrafe, por lo que proponemos la siguiente redacción alterna: **“Organismos que pasan a Formar Parte de la Autoridad Nacional de Transito y Transporte”**

11. El artículo 390 del proyecto de Ley establece: **“... La Suprema Corte de Justicia queda facultada para crear salas especiales en los Juzgados de Paz que conozcan únicamente**

**las infracciones a este Código según lo requieran las circunstancias...**”en tal sentido, tenemos a bien expresar que establecer que la Suprema Corte de Justicia queda facultada para crear salas especiales, resulta una disposición innecesaria, en virtud, de que la creación, supresión y ampliación de

tribunales es una facultad del Congreso Nacional que se realiza a solicitud de La Suprema Corte de Justicia que tiene iniciativa Legislativa que le otorga la Constitución de la República o por decisión de las Cámara Legislativa en ejercicio de sus funciones, por lo tanto sugerimos la eliminación de dicha disposición.

12. El artículo 404 del proyecto de Ley establece: **“Se establece y autoriza a los agentes del orden público la denuncia y citación simultánea para infracciones a las leyes, reglamentos, disposición u ordenanzas municipales sobre tránsito y transporte, excepto lo dispuesto en el *¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.*: Excepciones. Los formularios para las denuncias serán numerados consecutivamente e impresos en duplicado o de forma electrónica. La boleta o ticket deberá contener la citación del infractor para comparecer ante el tribunal o la Autoridad según sea el caso en una fecha determinada que será no menor de diez (10) días laborables.**

**La boleta o ticket será registrada en las siguientes instituciones gubernamentales con la finalidad de constreñir a infractor al pago de multa:...**” en ese sentido, tomando en consideración lo que establece el Manual de Técnica Legislativa en su punto 5.1 literal d) que habla acerca de los Términos y dice: **“Si un termino jurídico tiene un significado diferente en el lenguaje corriente, indicar claramente a cual de las dos acepciones se refiere el texto”**, es oportuno hacer esta observación en virtud, de que las palabras ticket y boleto tienen varios significado según hemos podido investigar, en nuestro país utilizar el termino ticket se puede entender como una acreditación de compra, normalmente de un producto de consumo diario o de un servicio; sin embargo de acuerdo a la Real Academia de Lengua Española ticket es: **“Papeleta impresa con que se participa en algunos juegos de azar”** y boleto es: **1)Cédula que se da para poder entrar sin inconveniente en alguna parte. 2) Cédula que se daba a los militares cuando entraban en un lugar, señalando a cada uno la casa donde habían de alojarse.3) Especie de libranza para tomar o cobrar algo.4) Cédula que se insaculaba llevando inscrito un número, o nombre de persona o cosa5) Papelillo con una corta porción de tabaco, que se vendía al por menor.** y en países como Argentina , Uruguay y Colombia **Multa que se cobra a causa de una infracción de tránsito.** En tal sentido, a pesar de que existen países en los cuales se entiende como multa de transito la palabra boleto, nosotros entendemos que las infracciones de Transito no deben ser denominadas de esta manera, ya que podría resultar confuso usar esta denominación, por tal motivo proponemos sustituir las palabras **ticket o boleto** por **documento de infracción.**

13. El artículo 428 del proyecto de Ley establece cárceles especiales para conductores al decir: **“El Poder Ejecutivo creará y establecerá en cada distrito judicial cárceles para los condenados por las infracciones a esta ley ya sea directamente o a través de concesiones administrativas aprobado por reglamento de la Autoridad.**

***A partir de la promulgación de esta ley se le otorga un plazo de dos años para la puesta en funcionamiento del primer recinto penitenciario para conductores Los fondos para la construcción de los recintos penitenciarios serán obtenidos de las multas impuestas a los conductores y otros fondos.***”, sin embargo, es oportuno destacar que en nuestro país a través de la Constitución y la Ley No. 224 de junio de 1984 se crea el régimen penitenciario. Un régimen que armoniza las penas privativas de libertad y los derechos fundamentales, dicho régimen establece en su artículo 1 diferentes categorías de establecimientos, conforme a las penas al establecer lo siguiente:

***En las penitenciarías cumplirán sus condenas los reclusos sujetos a penas de privación de libertad superiores a dos años; en los presidios lo harán los condenados a penas inferiores a dos años; en las cárceles permanecerán los reclusos mientras dure su prisión preventiva.***

***Institutos especiales son aquellos donde son reclusos condenados con características especiales, tales como: enfermos mentales, reclusos primarios o que se encuentren dentro del período de prueba. Podrán ser establecimientos abiertos o granjas agrícolas...***” otra de las categorías que establece la ley es la de separación de los reclusos, tomando en cuenta el sexo, edad y antecedentes; es decir, que nuestra legislación contempla las razones por las cuales deben crearse recintos penitenciarios, por lo que resultaría una violación al principio Constitucional de Igualdad de que toda persona tiene derecho a un trato igualitario, prohibiéndose diferencias en el tratamiento o discriminación fundadas en perjuicio de raza, religión, color, nacionalidad, clase social u opinión política.

En ese mismo tenor, tenemos a bien recomendar la eliminación del artículo 428 del proyecto de Ley en virtud, de la condenación de todo privilegio que establece nuestra carta magna.

14. El artículo 433 del proyecto de Ley dice: **“La Suprema Corte de Justicia dentro de los seis (6) meses de la promulgación de la presente Ley designará los nuevos Jueces de Paz Especiales de Tránsito que permitirán que estas salas funcionen las 24 horas todos los días.”** en tal sentido, tomando en cuenta el análisis de impacto, tenemos a bien observar dos elementos:

Primero: El proyecto nos habla de la designación en 6 meses de los nuevos Jueces de Paz Especiales de Tránsito, sin embargo como habíamos establecido antes la facultad de observar la pertinencia y creación de Tribunales le esta dada por la Constitución al Poder Judicial, por

lo que establecer el nombramiento de funcionarios resulta innecesario en virtud de que si dicho organismo entiende que no es necesario la creación de nuevos tribunales según sus investigaciones, pues así mismo no será necesaria la designación de nuevo personal.

Segundo: El referido artículo nos habla de salas que funcionen las 24 horas del día y nosotros nos preguntamos ¿cuál es el objeto de que sean 24 horas al día? Si el mismo proyecto de Ley establecer que el infractor será citado antes los tribunales en un periodo no menor de diez días, es decir, que no va hacer juzgado de inmediato, por lo tanto la medida es cuestión no resulta pertinente, en virtud de que los llamados a estar las 24 horas del día trabajando son aquellos organismo que van a recibir la denuncia de los hechos.

Por todo lo antes expuestos tenemos a bien recomendar la eliminación de dicho artículo.

15. Es oportuno señalar que el artículo 444 habla sobre la entrada en vigencia y que dicho artículo se encuentra contenido en el Capítulo que se refiere a las Disposiciones Derogatoria, en tal sentido, tenemos a bien señalar que las referidas disposiciones son aquellas que establecen un nuevo régimen legal en reemplazo de otro, por lo tanto proponemos reubicar el contenido del artículo 444 en un capítulo que hable sobre la entrada en vigencia y que sea posterior a las Disposiciones Derogatoria en una redacción alterna que diga de la siguiente manera:

#### **“CAPÍTULO \_\_**

#### **DE LA ENTRADA EN VIGENCIA**

***Artículo \_\_: Vigencia. Esta ley comenzará a regir noventa (90) días después de la fecha de su promulgación.”***

Finalmente recomendamos verificar la secuencia en la numeración de todo el articulado del presente proyecto de ley, pues hemos notado variaciones en el mismo.

Después de lo analizado y expresado los aspectos constitucionales, legales y de la técnica legislativa, **SOMOS DE OPINION**, que la comisión encargada del conocimiento del proyecto, se aboque a su estudio, pudiendo observar los elementos antes indicados

Atentamente,

***Welnel D. Feliz.***  
***Director del Departamento Técnico***  
***de Revisión Legislativa.***