



LEY DE 16 DE AGOSTO DE 2011 No. 165

Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

EVO MORALES AYMA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional, ha sancionado la siguiente Ley:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL,

DECRETA:

LEY GENERAL DE TRANSPORTE

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO PRIMERO OBJETO, MARCO NORMATIVO, ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. (OBJETO). La presente Ley tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.

Artículo 2. (MARCO NORMATIVO). La presente Ley se rige por la Constitución Política del Estado, los Tratados, Convenios e Instrumentos Internacionales y la Ley Marco de Autonomías y Descentralización.

Artículo 3. (NORMAS QUE RIGEN EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL – STI). El Sistema de Transporte Integral – STI, en todo el Estado Plurinacional de Bolivia, se rige por la Constitución Política del Estado, los Tratados, Convenios e Instrumentos Internacionales, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, la presente Ley, normas sectoriales y otras normas específicas del ordenamiento jurídico del Estado Plurinacional.

Artículo 4. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). I. La presente Ley se aplica en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y rige a:

- a) Las instituciones, entidades y reparticiones de los diferentes niveles central y autonómicos de gobierno que norman, regulan, supervisan, controlan y fiscalizan el transporte.
- b) Las instituciones, entidades y reparticiones de los diferentes niveles central y autonómicos de gobierno que facilitan el flujo de pasajeros y carga a nivel nacional e internacional.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

- c) Las personas naturales o jurídicas que prestan servicios de transporte en cualesquiera de sus modalidades existentes o por existir, sujeto a reglamentaciones especiales.
- d) Las personas naturales o jurídicas que desarrollan y/o administran infraestructura y prestan servicios logísticos complementarios al transporte.
- e) Los usuarios del sistema de transporte.
- f) Todas las modalidades de transporte.

II. Las actividades del transporte aéreo, terrestre, ferroviario y acuático son libres en el territorio, agua y espacio aéreo boliviano, en cuanto no fueren limitados por esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones por razones de defensa, seguridad nacional o de interés público.

Artículo 5. (SOBERANÍA). El Estado Plurinacional de Bolivia, ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, agua y espacio aéreo de acuerdo con la Constitución Política del Estado, los principios del Derecho Internacional y los Tratados vigentes.

CAPÍTULO SEGUNDO
PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

Artículo 6. (PRINCIPIOS). Los principios son:

- a) **Accesibilidad.** Todas las usuarias y usuarios podrán acceder al Sistema de Transporte Integral – STI, por el medio y modalidad que escojan, los mismos que deben contar con facilidades de acceso y estar en condiciones de equidad, calidad y seguridad.
- b) **Calidad.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe proveer un servicio en conformidad a los requisitos y estándares que garanticen un nivel de servicio adecuado de bienestar, eficiencia y eficacia, de acuerdo a la contraprestación autorizada.
- c) **Continuidad.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe funcionar de manera permanente, regular y continua.
- d) **Eficacia.** El servicio de transporte debe cumplir el propósito para el cual fue convenido.
- e) **Eficiencia.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe prestar servicios en condiciones que garanticen el menor costo operacional y tiempo posible, contemplando un nivel de equidad, calidad y seguridad.
- f) **Participación y control social.** Se garantizará y facilitará la participación y control social sobre la gestión pública por parte de la sociedad civil organizada.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

- g) Seguridad.** El Sistema de Transporte Integral – STI, debe prestar servicios en condiciones que garanticen la integridad de personas y carga durante el traslado del lugar de origen al lugar de destino.
- h) Sostenibilidad.** El sistema de transporte debe prestar servicios que garanticen el menor impacto sobre la salud y el medio ambiente local y global. En el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones.
- i) Transparencia.** Se garantiza la transparencia en el Sistema de Transporte Integral – STI.
- j) Universalidad.** Todas las usuarias y usuarios sin distinción alguna, tienen el derecho de utilizar el Sistema de Transporte Integral – STI, para su libre movilidad.

Artículo 7. (DEFINICIONES). Para los efectos de la presente Ley y sus normas reglamentarias, se definen los siguientes términos:

Abordaje (modalidad acuática). Llegar a otro buque, chocar o tocar con él. Las maniobras de abordaje y los acaecimientos considerados como tal, se realizarán con autorización de la autoridad competente, conforme a normas específicas establecidas para el efecto y/o procesadas para precautelar la seguridad en la navegación.

Aeronáutica. Ciencia o disciplina vinculada con todo lo referido a la navegación aérea.

Aeronáutica nacional. Actividad que comprende a la aviación militar, civil y todo medio que se desplaza en el espacio aéreo.

Agencia naviera. Persona natural o jurídica que representa a una o varias compañías navieras transportadoras de mercancías. Para tal efecto las mismas consideradas como tal, deberán estar debidamente registradas por la autoridad competente conforme a reglamentación específica.

Artefacto naval. Construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio acuático con reglamentación específica, previo registro ante la autoridad competente.

Astillero. Persona natural o jurídica, dedicada a la construcción o mantenimiento de embarcaciones en un lugar legalmente registrado y autorizado por la autoridad competente.

Buque. Toda clase de embarcaciones públicas, privadas o mixtas, incluidas aquellas sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizados o que puedan ser operados como medio de transporte sobre el agua, con la debida autorización.

Calado. Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

Capitanías de puerto. Son los organismos ejecutores de la Dirección General de Capitanías de Puerto. Dentro de su área de responsabilidad desempeñan las funciones como delegados de la Autoridad Marítima, que tienen bajo su jurisdicción, el control, vigilancia y seguridad de todas las actividades que se desarrollan en el ámbito acuático navegable.

Carga. Se refiere a todo tipo de mercaderías, materiales y correo que serán transportados mediante unidades de transporte.

Carta náutica. Documento emitido por la autoridad competente como representación a escala de aguas navegables y regiones terrestres adjuntas. Indica las profundidades del agua y las alturas del terreno, naturaleza del fondo, detalles de la costa incluyendo puertos, peligros a la navegación, localización de luces y otras ayudas a la navegación. Las cartas de navegación son instrumentos esenciales y de uso obligatorio para la navegación náutica.

Centro de revisión técnica vehicular. Son las instalaciones en las cuales se realiza la revisión técnica vehicular, que debe hacerse en los vehículos, componentes o accesorios y que estén habilitados por el organismo competente.

Declaratoria de red. Documento que establece todas las especificaciones de cada una de las líneas de ferrocarril en la Red Ferroviaria Fundamental y las especificaciones de interoperabilidad.

Derecho de vía. Es la propiedad del Estado sobre las carreteras, vías férreas su infraestructura y elementos funcionales de las mismas a efectos de su uso, defensa y explotación.

Derrotero. Es una publicación náutica oficial y específica. Consiste en una obra escrita e ilustrada, que describe las costas, bajo fondos, señalizaciones (boyas, faros, balizas, etc.), perfiles visuales de las costas, peligros, formas de navegación convenientes, puertos, terminales y otros, para información – indispensable – del navegante.

Embarcación. Es toda construcción flotante destinada a navegar en los espejos de agua de Bolivia, conforme a normas nacionales, convenios o tratados en aguas internacionales, ya sea propulsada por sus propios medios o mediante el auxilio de otra.

Estado de abanderamiento. Figura del Derecho Internacional Marítimo que comprende la autoridad que tiene Bolivia sobre los buques que enarbolan su pabellón. Cada buque se vincula a un Estado y a la jurisdicción del mismo, para ser regulada conforme a la acción del buque y su bandera que enarbola.

Estado rector del puerto. Figura de Derecho Internacional Marítimo, por medio de la cual Bolivia y los estados ribereños tienen la facultad de ejercer un efectivo control sobre los buques que arriben a sus puertos o que circundan sus aguas con el fin de proteger los recursos marinos y prevenir desastres. Asimismo, corrobora que los buques cuenten con óptimas condiciones de seguridad y tripulaciones adecuadamente formadas. El Estado rector del puerto surge frente a la inoperancia



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

del control por el Estado de abanderamiento, la cual estaba provocando un aumento en la tasa de siniestros y en la contaminación del medio marino.

Estado ribereño. Es la soberanía ejercida por Bolivia a través de la autoridad competente, más allá de sus límites terrestres y de las aguas interiores, extendiéndose al mar.

Infraestructura aeronáutica. Conjunto de edificaciones, instalaciones y servicios establecidos en la superficie y/o espacio aéreo, destinados a proveer los medios necesarios a la seguridad aérea y facilitar un adecuado movimiento del tráfico aéreo.

Infraestructura ferroviaria. Conjunto de obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, destinados a proveer un adecuado movimiento para los ferrocarriles.

Infraestructura portuaria. Comprende las obras civiles e instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, fijas y flotantes, construidas o ubicadas en los puertos, debidamente certificadas y autorizadas según reglamento específico, para facilitar el transporte y el intercambio modal.

Infraestructura vial. Es toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones y unidades de transporte, que esta señalizada y bajo jurisdicción de las autoridades nacionales, departamentales, municipales e indígena originario campesinas.

Interoperabilidad. Capacidad de la infraestructura que permite la circulación ininterrumpida de mercancías o pasajeras y pasajeros.

Libre navegación. Principio soberano de Bolivia para realizar viaje con la embarcación sin interferencia alguna, por el tiempo que dure la misma.

Logística. Parte de la cadena de suministros, que planifica, implementa y controla el flujo y el almacenamiento eficaz y eficiente de los bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo, con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los exportadores e importadores, usuarias y usuarios, y consumidoras y consumidores.

Marina mercante nacional. Flota de buques y tripulantes debidamente registrados por la autoridad competente, para realizar actividades comerciales.

Nivel de servicio. Desde el punto de vista de la usuaria o usuario, el nivel de servicio es la integración de todas las reacciones e impresiones subjetivas que la utilización del servicio le produce, en todos los aspectos cualitativos y cuantitativos de la prestación, desde que obtiene el billete o sube al vehículo hasta que sale de la terminal o baja del vehículo en el punto de parada. Desde el punto de vista del operador, en función del servicio ofertado por el operador, considerando parámetros de cumplimiento obligatorio referidos a seguridad y calidad.

Normativa específica. Referida a todo tipo de normas que complementen la presente Ley, como leyes específicas por modalidad de transporte, reglamentos,



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

decretos supremos, resoluciones ministeriales, resoluciones administrativas y cualquier otro tipo de disposición que asegure el cumplimiento de la presente Ley.

Operaciones. Se refiere a todas las actividades necesarias para el transporte de pasajeras o pasajeros y carga (que incluye correo).

Operador. Es la persona natural o jurídica que presta servicios de transporte. Se puede interpretar como sinónimo de transportador.

Personal aeronáutico. Todo titular con licencia otorgada por la autoridad competente que realice funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves y/o en la superficie.

Piloto (Modalidad acuática). Aquel que cumple requisitos legalmente establecidos por la autoridad competente y entiende el ejercicio del arte de gobernar un buque, determinando su situación y los rumbos que debe seguir para trasladarse al punto de su destino.

Piloto (Modalidad aérea). Persona que posee licencia aeronáutica con entrenamiento y conocimientos especiales, que dirige y gobierna naves aéreas.

Plan maestro. Planificación que delimita las condiciones técnicas, de calidad, seguridad, circulación interna y otras de la infraestructura que sean aplicables según las disposiciones vigentes, en forma permanente y bajo responsabilidad del administrador de infraestructura.

Práctico. Aquel que cumple requisitos legalmente establecidos por la autoridad competente, para asesorar en rutas y maniobras en el puerto, pasos, ríos y canales a los capitanes de los buques.

Puerto. Es un conjunto de espacios, acuáticos, terrestres, naturales, artificiales e instalaciones fijas y móviles bajo la administración, control y dirección de la autoridad competente, que comprende obras, canales, vías de acceso, instalaciones y servicios, destinados a la atención de pasajeros, mercancías y embarcaciones.

Registro de buques. Es el principio que permite brindar la seguridad en la navegación que en su aceptación jurídico-marítima, es también la oficina pública en la que tiene lugar la inscripción del buque por la autoridad competente.

Servicios logísticos complementarios al transporte. Son todas las actividades conexas o auxiliares que están relacionadas con el servicio de transporte, incluidas la recepción, depósito temporal, tránsito, reexpedición y salida de mercancías de depósitos aduaneros y de zonas francas, y que no están comprendidas en lo referido a infraestructura o a los servicios propios de la actividad de transporte.

Sistema de revisión técnica vehicular. Conjunto de entidades, operaciones e instalaciones destinadas a reducir las fallas mecánicas a través de la verificación y evaluación del estado técnico de los vehículos, mejorar la seguridad vial, mejorar la capacidad de operación del vehículo, reducir las emisiones contaminantes y comprobar la idoneidad de uso a través del registro de los vehículos.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

Sistema de transporte integral. Conjunto de varios elementos que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo el traslado de personas y bienes, entre las que se encuentran infraestructura, operadores y usuarias o usuarios del servicio y otros servicios logísticos complementarios.

Solución de continuidad. Mecanismo que permite la interconexión entre líneas férreas, garantizando la circulación continua y segura del material rodante.

Transporte. Se denomina transporte al traslado de un lugar a otro de personas y carga. Para efectos de la presente Ley, la definición de transporte sólo hace referencia al traslado en unidades motorizadas o no motorizadas de transporte, sin considerar ductos, líneas de electricidad o líneas de telecomunicación.

Transporte intermodal. Es la articulación entre diferentes modalidades de transporte utilizando una única medida de carga, realizando más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías.

Transporte masivo. Serie de medios de transporte que actúan conjuntamente para desplazar grandes cantidades de personas en periodos de tiempo cortos.

Transporte multimodal. Es el transporte de personas y mercancías usando dos (2) o más modalidades de transporte, cubierto por un contrato de transporte multimodal.

Transporte sostenible. Es la provisión de servicios e infraestructura para la movilidad de personas y productos, necesarios para el desarrollo económico y social, que ofrece acceso seguro, confiable, económico, eficiente, equitativo y al alcance de todas y todos, al tiempo que reduce los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo.

Unidad de transporte. Medio de locomoción que permite el traslado de pasajeros o cargas de un lugar a otro.

Usuaría o Usuario. Es la persona natural o colectiva, de derecho público o privado, que hace uso del Sistema de Transporte Integral – STI,

Vías navegables. Espacios acuáticos previstos por la autoridad competente con las condiciones físicas, naturales o artificiales, por donde pueda navegar una embarcación o artefacto naval de manera permanente o por lo menos la mayor parte del año.

CAPÍTULO TERCERO

FUNDAMENTOS DE LAS POLÍTICAS

Artículo 8. (FUNDAMENTOS). I. Las políticas de Estado en materia de transporte, serán establecidas en una visión sistémica e integral, por el nivel central a través de la autoridad competente.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

II. El Estado en todos sus niveles de Gobierno, deberá mejorar su institucionalidad, estableciendo mecanismos que mejoren la coordinación y coherencia en la formulación de políticas, planes y proyectos sectoriales.

Artículo 9. (POLÍTICA SECTORIAL). La política sectorial de transporte, tiene el propósito de orientar la intervención del Estado Plurinacional en el nivel central, departamental, municipal y autonomías indígena originario campesinas, para contribuir a la consecución de los fines esenciales del Estado, lograr una movilidad libre y digna en todo el territorio nacional en todas sus modalidades de transporte y consolidar un país integrado e integrador a nivel nacional e internacional.

Artículo 10. (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL – STI, ORIENTADO HACIA LOS BENEFICIARIOS). I. Se deberá proyectar que el Sistema de Transporte Integral – STI, llegue efectivamente a toda la población del país, articulándola al desarrollo social, productivo y comercial.

II. Se proyectará un Sistema de Transporte Integral – STI, eficiente que permita reducir los costos de transporte y logísticos, de modo de economizar los servicios en el Sistema de Transporte Integral – STI.

III. Se garantizará equidad, calidad y seguridad para los usuarios del Sistema de Transporte Integral – STI, mejorando las condiciones de sus componentes que contribuyan a la consecución general del vivir bien y la conservación de la integridad física de personas y carga.

IV. El Estado en todos sus niveles de Gobierno, promoverá una mejora continua del nivel del servicio, optimizará las condiciones de la prestación del servicio, en beneficio de la usuaria o usuario y operador.

V. Se deberá reducir al máximo el nivel de accidentabilidad precautelando ante todo la vida humana.

VI. Se deberá reducir el grado de contaminación, mejorar las condiciones de transitabilidad, facilitar el acceso de usuarias y usuarios, reducir tiempos relacionados al movimiento y espera; con la finalidad de contribuir efectivamente a mejorar las condiciones de vida de la población.

VII. El transporte constituye una base fundamental de la integración y desarrollo, por lo que el Estado fomentará, protegerá y garantizará la continuidad de los servicios en el Sistema de Transporte Integral – STI.

Artículo 11. (INTEGRALIDAD DE LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA QUE GENEREN OPTIMAS CONDICIONES SOCIO PRODUCTIVAS).

I. Se deberá promover la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte (aéreo, terrestre, ferroviario y acuático), y la logística comprendida por todas las actividades conexas o auxiliares complementarias al transporte como servicios de recepción, manejo, depósito, consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías, para generar óptimas condiciones socio productivas, contribuir a la competitividad del país y beneficiar a usuarias y usuarios, y proveedores, a través de servicios efectivos, eficientes y económicos de transporte y logística.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

II. Se deberá generar sinergia entre los componentes del Sistema de Transporte Integral – STI, en coordinación entre los diferentes niveles de la administración del Estado, como herramienta para impulsar el desarrollo socioeconómico del país.

III. El nivel central del Estado periódicamente formulará el Plan Nacional Sectorial de Transportes – PLANAST, considerando la multimodalidad del Sistema de Transporte Integral – STI, y su integralidad con la logística; además formulará la normativa específica necesaria de acuerdo a la estrategia nacional, con lo que se definirán los lineamientos para las inversiones del nivel central del Estado, gobiernos autónomos departamentales, municipales e indígena originario campesinos.

IV. Se considera parte primordial de la logística de transporte, la recepción, depósito, transformación, reexpedición y tránsito de mercancías a través de los almacenes aduaneros y zonas francas.

Artículo 12. (INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS ORIENTADOS A LA INTEGRACIÓN INTERNA Y EXTERNA). El desarrollo de la infraestructura y los servicios de transporte, deben estar necesariamente orientados a tres (3) objetivos:

1. Integrar las naciones y pueblos de Bolivia con el mundo, aprovechando la privilegiada posición geográfica del país mediante una adecuada infraestructura interna de transportes, considerando para el efecto el desarrollo y mantenimiento de la Red Vial Fundamental, el desarrollo aeroportuario, ferroviario, fluvial, portuario y la implementación de eficientes pasos de frontera.
2. Consolidar la integración interna del país, promoviendo el desarrollo de las regiones y establecimiento de polos productivos, mediante redes departamentales y municipales, integración de regiones con potencial productivo y promoción de inclusión al desarrollo.
3. Coadyuvar en el control y soberanía del territorio, espacio aéreo, vías fluviales y espejos de agua del país.

Artículo 13. (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL QUE GARANTICE EQUIDAD, CALIDAD Y SEGURIDAD EN EL SERVICIO). Se deberá promover la integralidad del Sistema de Transporte Integral – STI, en lo referido a la infraestructura, servicios y logística, orientados a garantizar la equidad, calidad y seguridad del transporte de personas y carga en todo el territorio nacional.

Artículo 14. (ÓPTIMAS INVERSIONES QUE GENEREN EMPLEO Y PROMUEVAN LA INDUSTRIA NACIONAL). I. Se deberán realizar inversiones eficientes en infraestructura de transportes, con el criterio de optimizar al máximo los recursos y lograr la mayor generación de empleos. Se deberán considerar las opciones que permitan integrar inversiones de transportes con otros sectores, promover la industria nacional, impulsar microempresas para generar empleo local y promover la participación de inversiones privadas bajo criterios de beneficio a la sociedad.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

II. Las inversiones en infraestructura de transportes, deberán ser realizadas en el marco de un financiamiento concurrente entre el nivel central del Estado, gobiernos autónomos departamentales y municipales.

III. La planificación de la infraestructura de transportes, en todos los niveles de Gobierno, deberá considerar aspectos estratégicos para el desarrollo integral y seguridad del país.

IV. Dentro del planeamiento de infraestructura y servicios, se deberá considerar necesariamente a la logística como una herramienta estratégica para generar óptimas condiciones socioeconómicas en el país.

Artículo 15. (EMPLEO DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS, LIMPIAS, SOSTENIBLES Y DISPONIBLES QUE PROMUEVAN LA SOBERANÍA ENERGÉTICA DEL PAÍS). Promover el uso de energías alternativas, limpias, renovables y disponibles, que permitan alcanzar la soberanía energética en el país, mediante la transformación de la matriz energética con la reconversión, remotorización o cambio de las unidades de transporte público que utilicen energías disponibles en nuestro país; la promoción del uso de gas natural a través de incentivos fiscales, facilidades para la adquisición de unidades de transporte e incentivos para la fabricación y ensamblado de vehículos y partes de unidades de transporte a Gas Natural Vehicular – GNV u otra energía; el establecimiento de redes accesibles para el abastecimiento de energía y el fomento a la investigación para el empleo de otras energías limpias y/o renovables disponibles en el país, entre otros aspectos a ser definidos de acuerdo a la evolución del sector energético en Bolivia.

Artículo 16. (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL – STI, ORIENTADO A PROTEGER EL MEDIO AMBIENTE). I. El Sistema de Transporte Integral – STI, en las actividades de planificación y operación de todos sus componentes (infraestructura, servicios de transporte y servicios complementarios) y modalidades de transporte (aéreo, terrestre, ferroviario y acuático), deberá promover la protección del medio ambiente, resguardando los derechos de la Madre Tierra.

II. Se deberá promover que la infraestructura y los servicios de transporte, tengan el menor costo ambiental y social posible, considerando las modalidades de transporte menos contaminantes y más eficientes en términos energéticos.

III. Se deberá promover el transporte sostenible en el Sistema de Transporte Integral – STI, que mitigue los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones, mejorando la infraestructura y la gestión de los servicios de transporte mediante la adopción de tecnologías y prácticas más limpias, eficientes y seguras.

IV. El gobierno central y los gobiernos territoriales autónomos, en coordinación con los operadores de transporte, deberán promover iniciativas para evitar el uso innecesario de vehículos, optimización de rutas y tender hacia el transporte público masivo.



TÍTULO II
COMPETENCIAS Y ATRIBUCIONES

CAPÍTULO PRIMERO
AUTORIDADES Y SUS COMPETENCIAS

Artículo 17. (LAS AUTORIDADES COMPETENTES). Las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción.

- a) Autoridad competente del nivel central, entidad del Órgano Ejecutivo del nivel central que tienen atribuciones de emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas.
- b) Autoridad competente del nivel departamental, representante del Órgano Ejecutivo del nivel departamental destinado a emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas.
- c) Autoridad competente del nivel municipal, representante del Órgano Ejecutivo del nivel municipal que emite políticas, planifica, regula, fiscaliza y/o administra la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además aprueba planes y proyectos relativos al transporte y realiza otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas.
- d) Autoridad competente indígena originario campesina, autoridad que de forma concurrente con el nivel municipal, asume la competencia de construcción de caminos vecinales y comunales.

Artículo 18. (COMPETENCIAS). El nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas ejercerán las competencias previstas en la Constitución Política del Estado y las definidas en la presente Ley.

Artículo 19. (CLASIFICACIÓN DE LAS COMPETENCIAS). De conformidad a lo dispuesto en la Constitución Política del Estado, las competencias se dividen en privativas, exclusivas, concurrentes y compartidas.

Artículo 20. (NIVEL CENTRAL). De conformidad al Artículo 297 de la Constitución Política del Estado y la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias:

- 1. **Privativas:** Control del espacio y tránsito aéreo, en todo el territorio nacional y la construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

2. Exclusivas:

- a) Formular y aprobar las políticas estatales, incluyendo las referidas a la infraestructura en todas las modalidades de transporte.
- b) Promover políticas de desarrollo portuario, medidas y acciones factibles en el aprovechamiento operativo del transporte acuático, de las zonas francas y puertos cedidos a través de convenios internacionales, con énfasis en puertos y vías internacionales, para facilitar el desarrollo del comercio interno y externo del Estado.
- c) Proponer iniciativas normativas, ejercer y ejecutar mecanismos de financiamiento para proyectos en el sector.
- d) Planificar, reglamentar y fiscalizar la aviación civil.
- e) Regular el transporte de acuerdo al Plan General de Desarrollo, establecer los parámetros o estándares técnicos mínimos y referenciales del transporte.
- f) Establecer los criterios de clasificación y clasificar los aeropuertos y puertos de todo el territorio nacional según el tipo de tráfico.
- g) Ejercer competencias exclusivas sobre el transporte fluvial, lacustre y marítimo de integración nacional e internacional.
- h) Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interdepartamental e internacional.
- i) Regular las tarifas de transporte interdepartamental.
- j) Participar en la determinación de políticas internacionales de transporte en los organismos internacionales que corresponda.
- k) Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras, líneas férreas y ferrocarriles de la Red Fundamental.
- l) Establecer los criterios de clasificación de la Red Fundamental, departamental vecinal y comunitaria y clasificar las carreteras de la Red Fundamental.
- m) Establecer los criterios de clasificación y clasificar las líneas férreas de la Red Fundamental y vías férreas en los departamentos.
- n) Ejercer competencias exclusivas sobre el transporte por carretera y por ferrocarril de alcance interdepartamental e internacional de la Red Fundamental.
- o) Regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país.

3. Concurrente con las entidades territoriales autónomas la administración de los puertos fluviales.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

Artículo 21. (GOBIERNOS AUTÓNOMOS DEPARTAMENTALES). Los gobiernos autónomos departamentales tienen las siguientes competencias exclusivas:

- a) Aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura interprovincial e intermunicipal.
- b) Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera, ferrocarril, fluvial, y otros medios, en el departamento.
- c) Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interprovincial e intermunicipal.
- d) Regular el servicio y las tarifas de transporte interprovincial e intermunicipal.
- e) Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la Red Departamental.
- f) Clasificar las carreteras de la red departamental, vecinal y comunitaria en el departamento.
- g) Apoyar en la planificación de obras de infraestructura de caminos en la jurisdicción de las autonomías indígena originario campesinas del departamento.
- h) Construir y mantener líneas férreas, ferrocarriles y otros medios de la Red Departamental.
- i) Construir, mantener y administrar aeropuertos que atiendan el tráfico de alcance departamental.
- j) En proyectos de infraestructura acuática (puertos y vías navegables), los gobiernos departamentales coordinarán con el nivel central del Estado la participación sobre el mantenimiento, mejoramiento y/o construcción.

Artículo 22. (GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES). Los gobiernos autónomos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

- a) Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano en toda la jurisdicción municipal.
- b) Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos autónomos municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.
- c) Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

- d) Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.
- e) El transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se lo ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.
- f) Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos públicos locales.
- g) Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar los caminos vecinales, en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos, cuando corresponda.

Artículo 23. (GOBIERNOS AUTÓNOMOS INDÍGENA ORIGINARIO CAMPESINOS). Los gobiernos autónomos indígena originario campesinos de acuerdo a la competencia exclusiva del numeral 6 parágrafo 1 del Artículo 304, de la Constitución Política del Estado, tienen las siguientes competencias exclusivas:

- a) Mantenimiento y administración de caminos vecinales y comunales.
- b) Construcción de caminos vecinales y comunales en concurrencia con el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas, según corresponda.

Artículo 24. (NORMAS ESPECÍFICAS). I. El nivel central del Estado establecerá la normativa específica que determine una organización eficaz del Órgano Ejecutivo en materia de transportes, asignando la responsabilidad a las entidades pertinentes, para el cumplimiento de todas las competencias correspondientes a la autoridad competente del nivel central descritas en la presente Ley y las normativas específicas reglamentarias. Para el efecto periódicamente se desarrollará un análisis funcional y de desempeño, sobre el cual se propondrá el establecimiento de nuevas entidades, la reestructuración de las mismas, la reasignación de funciones u otras acciones relacionadas a optimizar el desempeño de las entidades públicas.

II. Sin perjuicio del ejercicio pleno de competencias en materia de regulación de los diferentes niveles de gobierno, el nivel central del Estado emitirá la normativa específica, para conformar el Sistema Nacional de Regulación.

III. Cada modalidad de transporte contará con normativa específica, que establezca las condiciones del sistema de transporte de acuerdo a los lineamientos establecidos en la presente Ley.

IV. Las entidades territoriales autónomas deberán emitir su propia normativa específica para las diferentes modalidades, en el ámbito de sus competencias y en concordancia con la presente Ley y su normativa específica. Además deberán estructurar una organización eficiente que les permita cumplir sus funciones, en el marco de los fines del Sistema de Transporte Integral – STI.



CAPÍTULO SEGUNDO
ATRIBUCIONES Y FUNCIONES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE

Artículo 25. (ATRIBUCIONES Y FUNCIONES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE). El transporte por cualquier modalidad, estará regido por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción y le corresponderá planificar, normar, regular y fiscalizar la seguridad, calidad y equidad del servicio, además de la protección a la vida humana y medio ambiente en el ámbito donde realizan sus operaciones.

Artículo 26. (PLANIFICACIÓN). I. La autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, formulará y ejecutará las políticas, planes, programas y proyectos que promuevan la seguridad y desarrollo del Sistema del Transporte Integral – STI, en concordancia con el Plan Nacional Sectorial de Transportes – PLANAST.

II. La autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción gestionará el financiamiento interno y externo para la ejecución de los planes, programas y proyectos que promuevan el desarrollo del Sistema de Transporte Integral – STI, y la seguridad de sus operaciones.

Artículo 27. (FUNCIÓN NORMATIVA). Comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros.

Artículo 28. (FUNCIÓN REGULADORA). Comprenderá la facultad de fijar tarifas de los servicios regulados bajo su ámbito jurisdiccional y competencial, pero además definir periodos regulatorios, proponer metodologías para el cálculo y actualización tarifaria, normas generales para la aplicación de las tarifas, definir estándares de calidad, seguridad y comodidad para las unidades del servicio de transporte.

Artículo 29. (FUNCIÓN SUPERVISORA). Facultad de verificar el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales y técnicas de las entidades prestadoras y de actividades económicas bajo su ámbito competencial. Pero además supervisar el cumplimiento del marco regulatorio aprobado.

Artículo 30. (FUNCIÓN FISCALIZADORA Y SANCIONADORA). Comprende la facultad de imponer sanciones por el incumplimiento de obligaciones legales, contractuales y técnicas, la aplicación de las sanciones y medidas correctivas será exclusivamente a los operadores y administradores de infraestructura dentro del marco normativo regulatorio.



CAPÍTULO TERCERO
REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

Artículo 31. (ATRIBUCIONES DE LA AUTORIDAD REGULATORIA). I. El nivel central del Estado establecerá una autoridad regulatoria competente, descentralizada para regular el Sistema de Transporte Integral – STI.

II. Los gobiernos autónomos departamentales y municipales en el ámbito de sus competencias y su jurisdicción regularán el Sistema de Transporte Integral – STI.

III. Las autoridades regulatorias en los diferentes niveles tendrán las siguientes atribuciones:

1. Otorgar permisos y autorizaciones.
2. Promover y defender la competencia.
3. Realizar el seguimiento de obligaciones y fiscalización.
4. Resolución de conflictos.
5. Proteger los derechos de las usuarias y los usuarios, y operadores.
6. Colectar y difundir información.
7. Intervención preventiva.
8. Aplicar sanciones por infracciones a la prestación del servicio de transporte.
9. Aprobar y verificar el régimen tarifario.

Artículo 32. (OTORGACIÓN DE PERMISOS Y AUTORIZACIONES). I. La autoridad competente del nivel central, departamental y municipal, otorgará a los operadores del transporte o responsables de la implementación, mantenimiento y/o administración de infraestructura, permisos y autorizaciones de acuerdo a los requisitos establecidos en normativa específica reglamentaria a la presente Ley y la normativa vigente.

II. Los operadores del servicio de transporte público, para acceder a las autorizaciones emitidas por la autoridad competente, deberán cumplir con las normas establecidas. Cada autoridad competente en su jurisdicción determinará un periodo de adecuación para la otorgación de permisos y autorizaciones que no podrá ser superior a dos (2) años.

III. La otorgación de autorizaciones debe incluir una asignación eficiente a fin de evitar la sobreoferta de servicios.

Artículo 33. (PROMOCIÓN Y DEFENSA DE LA COMPETENCIA). I. Toda actividad en el sector de transporte se realizará adecuándose a principios de no discriminación y que garanticen la libre competencia, evitando actos anticompetitivos y prácticas desleales que la impidan, restrinjan o distorsionen la



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

prestación del servicio y al cumplimiento de la normativa específica establecida, en el marco de la Constitución Política del Estado.

II. La autoridad competente definirá los mecanismos e implementará los instrumentos necesarios para la promoción y defensa de la competencia en la prestación de los servicios de transporte público en todas sus modalidades.

Artículo 34. (SEGUIMIENTO DE OBLIGACIONES Y FISCALIZACIÓN DEL SERVICIO). I. La autoridad competente a través de sus entidades responsables, efectuará el seguimiento de obligaciones establecidas en la normativa vigente y en los contratos de concesión en los casos que existan y fiscalizará la prestación de los servicios de transporte por parte de los operadores y administradores de infraestructura, debiendo diseñar y aplicar los instrumentos más idóneos para el efecto.

II. Los funcionarios acreditados por la autoridad competente, exclusivamente para el seguimiento, fiscalización, control y supervisión del servicio durante las inspecciones, estarán liberados de la cancelación de la totalidad de la tarifa, de acuerdo a normativa específica.

III. Los parámetros y estándares técnicos y de calidad para la prestación de los servicios de transporte, serán establecidos por la autoridad competente del nivel central, pudiendo ser ajustados según la necesidad y servirán de referencia para que los gobiernos autónomos departamentales y municipales ajusten la calidad en la prestación de los servicios de transporte en el ámbito de su jurisdicción, en favor de las usuarias y los usuarios.

Artículo 35. (FUNCIÓN DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS). Facultad de conciliar intereses contrapuestos entre entidades bajo su ámbito competencial, reconociendo y desestimando derechos. Resolver en planos administrativos los conflictos, pero sujetos a impugnaciones en la vía contencioso administrativa.

Artículo 36. (PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LAS USUARIAS Y LOS USUARIOS Y OPERADORES). La autoridad competente protegerá, los derechos de las usuarias y los usuarios, y operadores velando por el cumplimiento de la normativa vigente, la aplicación correcta de las tarifas, el control de la eficiente prestación de los servicios, atendiendo sus denuncias y reclamos.

Artículo 37. (COLECCIÓN Y DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN). La autoridad competente, podrá requerir todo tipo de información y podrá difundirla de acuerdo a lo establecido en el Sistema de Información de Transporte – SINTRA.

Artículo 38. (INTERVENCIÓN). La autoridad competente, podrá intervenir a los administradores de infraestructura en todas las modalidades de transporte y a operadores de servicio de transporte aéreo y ferroviario que cuenten con títulos habilitantes o autorizados, en caso que existiera peligro de suspensión del servicio público de transporte, conforme a normativa específica por modalidad de transporte.

Artículo 39. (INFRACCIONES Y SANCIONES). I. La autoridad competente, en el marco de sus atribuciones y competencias, podrá sancionar a los operadores del



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

servicio de transporte y administradores de infraestructura por las infracciones a las disposiciones contenidas en la presente Ley, la normativa específica sectorial aplicable a cada modalidad de transporte y aquellas establecidas en los respectivos contratos, previo al debido proceso.

II. De acuerdo a sus características, las infracciones para cada modalidad de transporte, se clasifican en:

- a) Prestación ilegal del servicio.
- b) Contra el Sistema de Transporte Integral – STI.
- c) Contra los derechos de las usuarias y los usuarios.
- d) Contra los derechos de los operadores.
- e) Contra las atribuciones de la autoridad competente.
- f) Otras infracciones establecidas en la normativa específica.

III. Constituyen infracciones por prestación ilegal del servicio las siguientes:

- a) La realización de actividades, prestación u ofrecimiento del servicio de transporte, sin ser titular de una autorización para la prestación del servicio.
- b) La prestación ilegal del servicio de transporte cuando, teniendo un título habilitante, se realicen actividades, prestación u ofrecimiento de servicios de transporte distintos a los permitidos en su autorización o licencia.

IV. Constituyen infracciones contra el Sistema de Transporte Integral – STI, las siguientes:

- a) Acuerdos anticompetitivos, prácticas anticompetitivas o abusivas y fusiones entre competidores, prohibidas en el marco normativo nacional, internacional o supranacional.
- b) Provisión de servicios a la usuaria y el usuario condicionada a otro tipo de aportación o cobro, que no sea parte de la estructura tarifaria y que se constituyan como cobros irregulares.
- c) Abandono injustificado o sin autorización de la prestación del servicio público.
- d) Incumplimiento del pago de la tasa de regulación.

V. Constituyen infracciones contra los derechos de las usuarias y los usuarios las siguientes:

- a) Cobro indebido de tarifas.
- b) Proporcionar información calificada como falsa o engañosa por la autoridad competente.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

- c) No aplicación de los procedimientos de atención de reclamos establecidos y aprobados por la autoridad competente.
- d) Inexistencia de oficinas de atención al usuario por parte de los operadores, en los casos en que la autoridad competente considere pertinente.
- e) Negativa sistemática e indebida, de provisión del servicio o prácticas discriminatorias con respecto a la usuaria y el usuario.
- f) Poner en riesgo o afectar la seguridad e integridad física de las usuarias y los usuarios por negligencia en la verificación y aplicación de las normas técnicas y condiciones de seguridad en la prestación de los servicios.
- g) Poner en riesgo la seguridad e integridad física de las usuarias o los usuarios por negligencia en las labores de mantenimiento y preservación de la infraestructura y equipamiento.
- h) La no devolución a la usuaria o al usuario del cobro de tarifas en exceso, cuando así lo dispone la autoridad competente.
- i) La pérdida o sustracción de equipaje, encomienda o carga.
- j) Deficiencias en el contenido o emisión de las facturas o en los contratos de transporte de acuerdo a normativa específica para cada modalidad de transporte.
- k) Incumplimiento de parámetros o estándares técnicos mínimos aprobados por la autoridad competente.
- l) Incumplimiento de los itinerarios de puntualidad y cancelación, aprobados por la autoridad competente.

VI. Constituyen infracciones contra los derechos de los operadores las siguientes:

- a) Prestar el servicio por debajo de los topes o promedios mínimos tarifarios aprobados, cuando esto conduzca a situaciones anticompetitivas.
- b) Realizar fusiones, acuerdos, pactos, convenios o prácticas colusivas con otros operadores con la finalidad de capturar un mercado de usuarios significativo. La calificación y/o valoración de la magnitud de este mercado corresponde a la autoridad competente.
- c) Realizar, en general, cualquier práctica abusiva, anticompetitiva, predatoria, emisión de publicidad falsa o engañosa que induzca a error a la usuaria o el usuario, en posible beneficio de un prestador de servicios o menoscabo de otro u otros.

VII. Constituyen infracciones contra las atribuciones de la autoridad competente las siguientes:



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

- a) Presentación a la autoridad competente de información falsa.
- b) Incumplimiento total o parcial u obstaculización de los actos administrativos dictados por la autoridad competente.
- c) Agresión física o verbal, al personal de la autoridad competente en funciones de fiscalización.
- d) Negativa, obstrucción o resistencia al ejercicio de las atribuciones de fiscalización y/o inspección administrativa de la autoridad competente.
- e) Negativa del representante legal a proporcionar información y/o documentación de carácter regulatorio y fiscalizador a requerimiento de la autoridad competente.

VIII. Las infracciones serán sancionadas en aplicación a los principios de graduación y proporcionalidad con:

- a) Apercibimiento.
- b) Multa pecuniaria.
- c) Suspensión temporal de operaciones.
- d) Multa pecuniaria y suspensión temporal de operaciones.
- e) Revocatoria de la autorización, en los casos y con los alcances establecidos en la normativa específica reglamentaria.
- f) Caducidad de las autorizaciones y la revocatoria de las licencias en los casos que correspondan.

IX. La autoridad competente en el marco de sus atribuciones podrá establecer otro tipo de infracciones considerando las características de cada modalidad de transporte y de acuerdo a normativa específica.

Artículo 40. (DESTINO DE LAS MULTAS). La multas impuestas a los operadores y administradores de infraestructura por infracciones a la prestación del servicio de transporte serán depositadas en una cuenta fiscal de la autoridad competente, cuyo destino estará orientado al desarrollo del sector de transporte, de acuerdo a normativa reglamentaria específica.

Artículo 41. (TASA DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN). Los costos de la labor de regulación y fiscalización de la autoridad competente, serán financiados mediante una tasa de regulación a ser pagada por los operadores y administradores de infraestructura y será utilizada exclusivamente para labores regulatorias, cuya alícuota será determinada por normativa específica de acuerdo a la modalidad de transporte.



CAPÍTULO CUARTO
RÉGIMEN TARIFARIO

Artículo 42. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). El régimen tarifario será de aplicación general y obligatoria para todos los servicios públicos de transporte regular y no regular que será definido por la autoridad competente de los niveles central, departamental y municipal en el ámbito de su jurisdicción. Las tarifas de transporte internacional se regirán en cumplimiento a los Acuerdos Internacionales.

Artículo 43. (PERIODO TARIFARIO). Cada autoridad competente del nivel central, departamental y municipal de acuerdo al ámbito de sus competencias, establecerá un periodo tarifario, durante el cual permanecerán constantes las tarifas, mientras no ocurran cambios significativos en los costos operativos relacionados directamente al transporte y/o en variables económicas significativas.

Artículo 44. (MECANISMOS DE REGULACIÓN TARIFARIA). Los mecanismos de regulación tarifaria para los sectores del transporte, buscarán incorporar elementos de ajuste tarifario en función a costos reales de operación, pero además en función a factores de eficiencia, calidad y seguridad, medidos a través del cumplimiento de metas que vayan en beneficio de las usuarias y los usuarios.

Artículo 45. (PRINCIPIOS DEL RÉGIMEN TARIFARIO). Los siguientes principios deben ser la base para la regulación tarifaria, mismos que deben ser considerados antes de emitir una tarifa:

- a) El régimen tarifario reflejará los costos reales que demande la prestación eficiente del servicio.
- b) El régimen tarifario atenderá los principios de solidaridad y compensación, de manera que se incluyan regímenes tarifarios diferenciados según segmentos poblacionales.
- c) El régimen tarifario será diseñado para promover la prestación eficiente del servicio de transporte y no se permitirán prácticas de competencia desleal y monopólicas.
- d) No estarán permitidos subsidios cruzados derivados del servicio de transporte.
- e) El régimen tarifario deberá considerar el nivel socioeconómico de la población usuaria, variación en los costos, y eficiencia en la operación y competitividad en el mercado de los operadores. El régimen tarifario deberá considerar el cumplimiento de estándares de calidad, comodidad y seguridad, pero además la eficiencia en la operación, reflejando el costo de operación y la inversión.

Artículo 46. (EFICIENCIA ECONÓMICA). Las tarifas a ser aplicadas por los operadores de transporte y administradores de infraestructura, deben ser el resultado de la aplicación de una estructura real de costos eficientes, además que los recursos obtenidos por su recaudación, deben ser objeto de un manejo y administración adecuados para el logro del equilibrio financiero.



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

Artículo 47. (SUFICIENCIA FINANCIERA). Las tarifas a ser aplicadas por los operadores de transporte y administradores de infraestructura deberán cubrir los costos reales para la sostenibilidad de sus operaciones, permitir la recuperación de la inversión, además de posibilitar una ganancia acorde a los costos incurridos.

Artículo 48. (REGULACIÓN DE LA EFICIENCIA Y SUFICIENCIA FINANCIERA). La autoridad competente en el marco de su jurisdicción, regulará la eficiencia y suficiencia financiera establecidos en los artículos 46 y 47, considerando los parámetros de calidad, seguridad, eficiencia, sostenibilidad y otros definidos por la presente Ley.

Artículo 49. (TARIFAS SOLIDARIAS O ESPECIALES). I. Las autoridades competentes en coordinación con los operadores y administradores de infraestructura, promoverán políticas públicas basadas en principios de solidaridad destinadas a mejorar el acceso al transporte público, mientras no se comprometa la viabilidad financiera de los operadores.

II. Los operadores del servicio público de transporte y administradores de infraestructura en todas sus modalidades deberán otorgar descuentos de las tarifas aprobadas por la autoridad competente de acuerdo a normativa específica, a las siguientes personas:

a) Con discapacidad calificada en los niveles grave o muy grave.

b) Adultos mayores, con edad igual o mayor a los 60 años.

III. Para ser beneficiaria o beneficiario de dicho descuento, el pasajero deberá acreditar su condición a través de la presentación del documento extendido por la entidad competente.

IV. Los descuentos para infantes, niños, niñas y estudiantes, serán definidos por la autoridad competente en el área de su jurisdicción de acuerdo a normativa específica.

V. En casos de emergencia los operadores y administradores de infraestructura podrán proveer servicios con tarifas solidarias de forma temporal.

Artículo 50. (TRANSPARENCIA Y DIFUSIÓN). I. Las autoridades competentes deberán elaborar mecanismos, procedimientos para la socialización y aprobación tarifaria.

II. El régimen tarifario deberá ser de conocimiento público, a este efecto las autoridades competentes deberán utilizar los medios de difusión más adecuados para transmitir de forma clara y oportuna la información a la población.

Artículo 51. (PRINCIPIO DE OBLIGACIÓN TRIBUTARIA). En el marco de la Constitución Política del Estado, la autoridad competente en coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, deberá implementar mecanismos que permitan incorporar al régimen de tributación obligatoria a todos los servicios de transporte público regular y no regular, de acuerdo a los regímenes tributarios



Estado Plurinacional de Bolivia
Asamblea Legislativa Plurinacional

vigentes, considerando la capacidad económica y el tipo de operaciones realizadas, por cada modalidad de transporte.

CAPÍTULO QUINTO
COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

Artículo 52. (CONSEJO DE COORDINACIÓN SECTORIAL). Se constituirá el Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte, liderizado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transportes como cabeza de sector.

Artículo 53. (MIEMBROS DEL CONSEJO). I. El consejo estará conformado por representantes de las instituciones competentes del nivel central del Estado, de las modalidades de transporte, los cuales serán designados mediante Resolución Ministerial.

II. Serán miembros del consejo, los representantes de las entidades territoriales autónomas; asimismo y a través de los sub-consejos participarán los representantes de los operadores y sociedad civil organizada de acuerdo a normativa específica.

III. Cuando corresponda, podrán participar representantes de ministerios y viceministerios de otros sectores e instituciones relacionadas con el sector, de acuerdo a normativa específica.

Artículo 54. (SUB-CONSEJOS DE TRANSPORTES AÉREO, TERRESTRE, FERROVIARIO, MARÍTIMO, FLUVIAL Y LACUSTRE). En el marco del Consejo de Coordinación Sectorial, se conformarán Sub-consejos por representantes de las instituciones relacionadas a cada modalidad específica de transporte, cuando los temas a tratar y las necesidades así lo requieran y de acuerdo a normativa específica.

Artículo 55. (FUNCIONES DEL CONSEJO). Las principales funciones del Consejo serán:

- a) Participar periódicamente en el proceso de formulación y evaluación de una política consensuada del sector transporte.
- b) Elaborar y evaluar el Plan Nacional Sectorial de Transporte – PLANAST.
- c) Coordinar la formulación del Plan Nacional Sectorial de Transporte – PLANAST y los programas departamentales y municipales de Transporte con las entidades territoriales autónomas.
- d) Proponer normativa específica de alcance nacional relacionada al transporte en cualquiera de sus modalidades.
- e) Compatibilizar la normativa de alcance nacional con la normativa emitida por los gobiernos autónomos departamentales, municipales e indígena originario campesinos.