

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO

ÁREA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO



ACTUALIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DE LA LEY DEPARTAMENTAL N° 064 DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL DEPARTAMENTO DE PANDO

Proyecto de Grado para optar el grado académico de

Licenciada en Derecho

Autor: Ramilka Furtado Rivero

Tutor: Dra. Rosilvia Arauz Tanaka

Cobija – Pando – Bolivia

2025

UNIVERSIDAD AMAZÓNICA DE PANDO

ÁREA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

ACTUALIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DE LA LEY DEPARTAMENTAL N° 064 DE TRANSPORTE TERRESTRE DEL DEPARTAMENTO DE PANDO

Proyecto de Grado sometido a consideración de la Universidad Amazónica de Pando del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas y de la Carrera de Derecho.

Requisito para optar al grado de:

Licenciada en Derecho

Por

Universitaria: Ramilka Furtado Rivero

Cobija – Pando – Bolivia

2025

Este Proyecto de grado ha sido aceptado por la Univesidad Amazonica de Pando, la Direccion del Area de Ciencias Juridicas y Politicas y aprobada por el Tribunal.

Firmantes:

.....

Msc. Carlos Maradey Viera

Director del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas

.....

Dr. Jesús Mamani Ventura

TRIBUNAL

.....

Dr. Luis Alejandro Garbizu Echave

TRIBUNAL

.....

Lic. Leda Goya Vaca Ventura

TRIBUNAL

.....

Dr. Esnider Velarde Monastério

TRIBUNAL

.....

Dra. Rosilvia Arauz Tanaca

Tutor

.....

Univ. Ramilka Furtado Rivero

Postulante

Dedicatoria

“El presente trabajo está dedicado a mi padre que en paz descansa quien fue el que me enseñó a ser constante en cada paso de esta vida, a mi madre que me enseñó a ser valiente y constante, a Esclizon y Angeliz mis hermanitos menores quienes de una forma involuntaria e inocente me mostraron el rumbo para mantenerme firme en camino a obtener cada objetivo trazado.”

Agradecimiento

“Agradezco a Dios por abrir los caminos y por no soltar mi mano a lo largo de este proceso.

Agradezco a mi madre que siempre ha estado para escucharme cuando tantas veces sentí ganas de desistir.

Agradezco a familia, mis hermanos y hermanas, mis sobrinos y sobrinas, mis tíos y tías paternos que han sido fundamentales en mi vida.

Agradezco a mis amigos y amigas que siempre han estado presentes para alegrarme la vida y levantarme los ánimos incondicionalmente.

Agradecer de igual forma a mi pareja que ha sido mi apoyo incondicional día a día dándome ánimos y soportando a mi lado los malos momentos.

Agradezco así mismo a cada uno de los docentes por haber compartido sus conocimientos a lo largo de este proceso

de igual forma a esta maravillosa casa de estudio de la cual me siento orgullosa de ser parte.

Así mismo no podía faltar mi agradecimiento al cielo mi padre, mi abuela y también a mi padrastro que están en el cielo y sé que desde allá nunca me ha desamparado.”

RESUMEN

La falta de aplicación de la reglamentación a la normativa que rige la seguridad y calidad de la prestación de servicio del transporte terrestre de personas y de carga en el Departamento de Pando, no solo perjudica al sector de transporte sino al departamento en su conjunto, lo que impide un mayor desarrollo socio-económico. Por esta razón el presente Proyecto de Grado Justifica su realización con el objetivo de poder determinar la importancia de la aplicación del reglamento de la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, que regula las actividades de este sector tan importante para la sociedad, en la gestión 2025, puesto que en fecha 22 de agosto de 2017 se elaboró esta normativa y que a informe efectuado por la Secretaria Jurídica del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, la documentación de respaldo de aprobación no existe en el archivo, documentación la cual pueda sustentar la aprobación de esta normativa, por lo cual a través del presente proyecto de grado se realizara la actualización de la Reglamentación de la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064. Para este cometido se plantea tres objetivos específicos los cuales han permitido; Analizar el régimen Legal y Normativo que organiza y regula la prestación del servicio del transporte terrestre de pasajeros y carga del Departamento de Pando; Identificar en la normativa vigente los derechos, obligaciones y garantías para operadores y usuarios del transporte terrestre en el departamento de Pando y; Elaborar el Reglamento de la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, que regula las actividades del transporte automotor terrestre de pasajeros y carga del departamento Pando, para su plena aplicación. Por lo que se tiene una propuesta de esta reglamentación la cual cuenta con 9 Capítulos, 82 Artículos, 3 Disposiciones Transitorias, 1 Disposición Derogatoria y 1 Disposición Final, propuesta con la que se daría solución al problema planteado y se podrá aplicar la normativa en toda la jurisdicción del Departamento de Pando.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	1
1. Antecedentes.....	2
2. Planteamiento del problema.....	2
2.1. Descripción de la Problemática.....	2
2.2. Delimitación del Problema	3
3. Objetivo.....	4
3.1. Objetivo General	4
3.2. Objetivos específicos.....	4
4. Justificación.....	4
5. Metodología	5
5.1. Tipo de Investigación.....	6
5.2. Método de investigación.....	6
5.3. Técnicas de investigación.....	7
5.4. Instrumentos de Investigación.....	7
6. Tamaño de proyecto.....	8
6.1. Población Beneficiaria.....	8
6.2. Población y Muestra.....	8
7. Delimitación.....	8
7.1. Delimitación Temática.....	8
7.2. Delimitación Geográfica.....	8
7.3. Delimitación Temporal.....	9
CAPÍTULO I MARCO REFERENCIAL	10

1.1. Marco Teórico.....	10
1.1.1. Transporte automotor terrestre interdepartamental.....	10
1.1.2. Transporte automotor terrestre interprovincial.....	10
1.1.3. Transporte intermunicipal.....	12
1.1.4. Transporte de personas.....	12
1.1.5. Transporte de carga.....	13
1.2. Marco Histórico.....	14
1.3. Marco Contextual.....	16
1.4. Marco Conceptual.....	18
1.5. Marco Legal.....	20
1.5.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.....	20
1.5.2. Ley General de Transporte N° 165.....	21
1.5.3. Código de Transito.....	24
1.5.4. Ley 821 de Modificación a la Ley 164.....	24
1.5.5. Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064.....	24
CAPÍTULO II DIAGNÓSTICO.....	26
2.1. Identificación de la Institución.....	26
2.1.1. Características de la Institución.....	26
2.1.2. Nombre de la Institución.....	26
2.1.3. Dirección de la Institución.....	26
2.2. Importancia Social de la Institución.....	26
2.3. Misión.....	27
2.4. Visión.....	27

2.5. Justificación.....	27
2.6. Diagnostico Analítico.....	29
2.6.1. Identificación del Problema.....	29
2.6.2. Análisis de consistencia.....	29
2.6.3. Identificación de soluciones.....	30
CAPÍTULO III PROPUESTA.....	31
3.1. Señalamiento al problema a intervenir.....	31
3.2. Propuesta.....	32
3.3. Objetivo de la propuesta.....	89
3.3.1. Fin de la Propuesta.....	89
3.3.2. Objetivos Específicos.....	89
3.3.3. Metas.....	89
3.3.4. Indicadores.....	89
3.4. Tamaño de la Propuesta.....	90
3.4.1. Variables determinantes de la propuesta.....	90
3.4.2. Tamaño de la Población.....	90
3.4.3. Las condiciones internas y externas que está sujeta la propuesta.....	90
3.4.4. Localización.....	90
3.5. Ingeniería de la Propuesta.....	91
3.5.1. Idea del Proyecto.....	91
3.5.2. Marco Lógico.....	91
3.5.3. Ejecución.....	93
3.5.4. Evaluación.....	93
3.5.5. Presupuesto.....	94

3.5.5.1. Financiamiento de la Propuesta.....	95
3.5.5.2. Entidad promotora.....	95
3.5.5.3. Entidad Ejecutora.....	95
3.5.3.4. Entidad Operadora.....	95
CAPÍTULO IV LOS RESULTADOS Y ALCANCES.....	96
4.1. Resultados.....	96
4.2. Alcance.....	98
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	99
5.1. Conclusiones.....	99
5.2. Recomendaciones.....	100
BIBLIOGRAFÍA.....	101
ANEXOS.....	103

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Matriz del Marco Lógico.....	92
Tabla 2. Cronograma de actividades.....	93
Tabla 3. Presupuesto.....	94
Tabla 4. Entrevista al Sr. Henry Callisaya Presidente de la Federación del Transporte Libre del Departamento de Pando.....	96
Tabla 5. Entrevista a la Sra. Paula Paxi Suxo Senadora del Departamento de Pando.....	97

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de carreteras y vías de Pando.....	18
Figura 2. Árbol del Problema.....	91

INDICE DE ANEXOS

Anexo I. Entrevista.....	104
Anexo II. Ley Departamental 064/2016.....	105
Anexo III. Registro fotográfico.....	121

INTRODUCCIÓN

Se observa que, en Bolivia, existen muchos problemas en el Transporte Automotor Terrestre, tanto de carga como de personas, el establecimiento de derechos y garantías de operadores y usuarios, asimismo la falta del control y fiscalización por parte de las entidades encargadas de este rubro.

Es por ello que el Gobierno Autónomo Departamental de Pando elabora y promulga la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, para dar solución a los problemas cotidianos que se presentan en este sector. El objetivo de este trabajo investigativo es dar solución a la necesidad de que el reglamento elaborado por el Ejecutivo de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, pueda ser aplicado, ya que por la ausencia de la documentación de respaldo esta normativa ha quedado solo en forma virtual, sin firmas de las autoridades que en esa época estuvieron a cargo, por lo cual y ante la importancia de contar con la reglamentación es importante poder actualizar y poner en vigencia esta normativa, la cual permitirá tanto al sector del transporte terrestre del Departamento de Pando como a toda la población contar con la seguridad jurídica precisa, tanto para los operadores como para los pasajeros y dar cumplimiento a la normativa.

El Proyecto de grado se desarrolló metodológicamente en el Enfoque Cualitativo, utilizando el Tipo de Investigación Descriptiva, a través de la cual se realiza un estudio sin manipular deliberadamente las variables. Se utilizaron los Métodos Dogmático Jurídico, y el Método Deductivo, las técnicas utilizadas fueron el Análisis Documental y la Entrevista, la Población Objeto de Estudio son todos los Transportista Organizados que hacen servicio de carga y pasajeros a nivel interdepartamental e intermunicipal, así como también las autoridades administrativas del Gobierno Autónomo Departamental de Pando encargadas del transporte.

1. Antecedentes

Al evidenciar que la documentación no se encuentra debidamente firmada y sellada por las autoridades que emitieron el Decreto Departamental N°09/2017 que emitió la reglamentación de la normativa que rige la seguridad y calidad de la prestación de servicio del transporte terrestre en el Departamento de Pando, no solo perjudica al sector de transporte sino al departamento en su conjunto, lo que impide un mayor desarrollo socio-económico.

Debido a la frecuente circulación de vehículos que ponen en movimiento la economía de Pando integrando su territorio, por lo tanto, el aumento de la económica de quienes habitan en los lugares por donde estos medios circulan, pero una ley que no cuenta con su respectiva reglamentación es una normativa que se podrá aplicar a medias, sin poder contar con los regímenes que sancionen, prohíban lo pertinente y se definan las tarifas del servicio que prestan.

El presente Proyecto de Grado se realiza ante la falta de la documentación física que respalda el Decreto Departamental 09/2017, de la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, teniendo como objetivo actualizar la normativa y poder darle el respaldo legal suficiente y necesario, lo que permitirá al Gobierno Autónomo Departamental de Pando la plena aplicación de la normativa en favor de la sociedad en su conjunto permitiendo de esta manera un mayor desarrollo socio-económico.

2. Planteamiento del problema

2.1. Descripción de la Problemática

Ausencia de la documentación física de la reglamentación en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando que rige la seguridad y calidad de la prestación de servicio del transporte terrestre en el Departamento de Pando, perjudica al sector de

transporte como a la sociedad en su conjunto, lo que impide un mayor desarrollo socio-económico.

En el Departamento de Pando existen muchos problemas en cuanto al transporte en las áreas ya mencionadas, ya que el transporte terrestre se regía antes de la promulgación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando por Resoluciones y Decretos, los cuales no llenaban los vacíos jurídicos, como la falta de registro y control de este servicio, ni ponía fin a esta problemática, es a partir de su promulgación que se regula el Transporte Automotor Terrestre de pasajeros y cargas en el Departamento de Pando, regulando muchos de estos problemas. (Apinaye, 2024)

La ausencia de documentación física de reglamentación de este cuerpo normativo causa inseguridad jurídica tanto para operadores como para usuarios, también se ven afectadas al no poder aplicar la normativa en su totalidad las autoridades encargadas del control del transporte terrestre en el Departamento de Pando, en el cual se debe contemplar el régimen sancionatorio y otros inherentes a la Ley, la cual permitirá que los administradores del Gobierno Autónomo Departamental de Pando apliquen a cabalidad la normativa respectiva, dando de esta manera seguridad jurídica para los administradores y administrados.

2.2. Delimitación del Problema

¿Qué importancia tendrá la actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, al regular las actividades de este sector tan importante para la sociedad?

Preguntas específicas:

¿Cuál es el régimen Legal y Normativo que organiza y regula la prestación del servicio del transporte terrestre de pasajeros y carga del Departamento de Pando?

¿Cuáles son los derechos, obligaciones y garantías para operadores y usuarios del transporte terrestre en el departamento de Pando, determinados en la normativa vigente?

¿La Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, puede ser aplicada sin su debida reglamentación?

3. Objetivo

3.1. Objetivo General

Elaborar la actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, que regula las actividades del transporte automotor terrestre de pasajeros y carga del departamento Pando, para su plena aplicación.

3.2. Objetivos específicos

- Analizar el régimen Legal y Normativo que organiza y regula la prestación del servicio del transporte terrestre de pasajeros y carga del Departamento de Pando.
- Identificar en la normativa vigente los derechos, obligaciones y garantías para operadores y usuarios del transporte terrestre en el departamento de Pando.
- Elaborar la actualización del reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, que regula las actividades de este sector tan importante para la sociedad, en la gestión 2025.

4. Justificación

Justificación Temática

El área del Transporte es de mucha importancia, debido a que tiene incidencia directa en el desarrollo del país coadyuvando al intercambio de bienes, por lo tanto, se constituye en un factor primordial para el desarrollo económico, porque a través del transporte se intercambian bienes, por ejemplo: El transporte de pasajeros comerciantes que transportan

sus mercaderías de un lugar a otro, generando ingresos económicos de manera directa e indirecta para el lugar o también se puede decir el traslado de turistas de un lugar a otro, los cuales también generan ingresos económicos para la región donde operan. (Estrada, 2008, p. 14)

Justificación Práctica:

El presente trabajo de investigación está enmarcado en demostrar la necesidad de actualizar y poder dar al Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, legalidad al contar con documentación física que permita la aplicación de la normativa, la cual regula el Transporte Automotor Terrestre de pasajeros y cargas en el Departamento de Pando.

Justificación Metodológica:

El Proyecto de grado se desarrollará metodológicamente con Enfoque Cualitativo, utilizando el Tipo de Investigación explicativa, la cual se encargará de establecer la causa del problema y su efecto. Se utilizó los Métodos Dogmático Jurídico, y el Método Inductivo, las técnicas a ser utilizadas serán el Análisis Documental y la Entrevista, la Población Objeto de Estudio serán todos los Transportista Organizados que hacen servicio de carga y pasajeros a nivel interdepartamental e intermunicipal, así como también las autoridades administrativas del Gobierno Autónomo Departamental de Pando encargadas del transporte.

5. Metodología

El enfoque de la investigación es cualitativo, proceso de investigación con el método inductivo que permite un conocimiento profundo de los problemas. Ayuda a proporcionar información sobre un tema específico, a través del estudio de comportamientos, emociones y otros aspectos de la psicología humana que están abiertos a la interpretación. (Muguira,

2022, p. 10). Permitiendo de esta manera elaborar la actualización de la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

5.1. Tipo de Investigación

Tipo de Investigación Explicativa: La investigación explicativa es aquella que tiene relación causal, no sólo persigue describir o acercarse a un problema, sino que intenta precisar las causas del mismo. Puede valerse de diseños no experimentales. (Sampieri, 2015, p. 92)

Este tipo de investigación permitió encontrar el sentido y alcance de la problemática existente en el Transporte Terrestre, igualmente un análisis de las normas que regulan el Transporte Terrestre en Bolivia y la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, para que a partir de ello se realice su respectiva reglamentación.

5.2. Métodos

Métodos Dogmáticos Jurídicos: El método dogmático propone estudiar el ordenamiento jurídico para conocerlo, transmitir ese conocimiento, utilizarlo, optimizarlo y mejorarlo. El método dogmático puede ser: Dogmático jurídico simple, que desarrolla su investigación haciendo el mismo énfasis en la norma, la doctrina y la jurisprudencia. (Tudela, 2019, p. 2)

Metodo el cual permitio estudiar el ordenamiento jurídico en razón del transporte terrestre y su importancia para el desarrollo del departamento de Pando y del país.

Método Inductivo: El método inductivo es un proceso de razonamiento que va de lo particular a lo general, utilizando la observación y la experimentación para llegar a conclusiones generales a partir de casos específicos. (Muguira, 2022, p. 25).

El método inductivo facilito concluir de la información recolectada a través de la entrevista realizada a las autoridades y representantes del transporte del Departamento de

Pando, para poder reactualizar de acuerdo al ordenamiento jurídico actual la reglamentación de la Ley Departamental N°064 de Transporte Terrestre de Pando, normativa interna la cual debe de aclarar el régimen sancionatorio entre otros puntos de importancia para la aplicación plena de la Ley.

5.3. Técnicas de investigación

Análisis Documental

El análisis documental se caracteriza por ser dinámico en el entendido que permite representar el contenido de un documento en una forma distinta a la original, generándose así un nuevo documento (Sampieri, 2015, p. 73).

A través del análisis documental se obtuvo información secundaria para conformar el marco teórico referencial.

Entrevista

La entrevista es una técnica de comunicación en la que una persona hace preguntas a otra para obtener información relevante sobre un tema específico. Se utiliza en diversos contextos, como el periodismo, la selección de personal y la investigación cualitativa (Martinez, 2020, p. 2).

La entrevista ha permitido contar con información directa de las personas que tengan relación con la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

5.4. Instrumentos de Investigación

Guía de entrevista

De acuerdo con León (2006), la guía para la entrevista es una herramienta que permite realizar un trabajo reflexivo para la organización de los temas posibles que se abordan en la entrevista (p. 180).

Instrumento el cual tuvo la misión de recolectar las apreciaciones de los entrevistados

6. Tamaño de proyecto

6.1. Población Beneficiaria

La Población beneficiaria serán todos los Transportista Organizados que hacen servicio de Carga y pasajeros a nivel intermunicipal, así como también las autoridades administrativas del Gobierno Autónomo Departamental de Pando encargadas del Transporte.

6.2. Población y Muestra

La muestra estará compuesta por el Presidente del Transporte Libre Interprovincial e Intermunicipal, el Director Departamental de Transporte Dependiente de la Secretaria Departamental de Infraestructura para el Desarrollo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando y otras autoridades del Departamento de Pando.

7. Delimitación

7.1. Delimitación Temática

La delimitación temática, se enmarca en la necesidad de redactar la actualización del Reglamento de la Norma que regula el Transporte Terrestre del Departamento de Pando, enmarcado dentro del Derecho Público, y el Derecho de Transportes, ya que el derecho de Transporte es parte del Derecho Público.

La investigación se enmarca en la Línea de Investigación General 1 (Derecho Público y Privado) y en la Línea Específica b) Organización y Administración del Estado, de la Carrera de Derecho de la Universidad Amazónica de Pando.

7.2. Delimitación Geográfica

El Proyecto de Grado se delimita geográficamente a la jurisdicción del Departamento de Pando, con especificación en la ciudad de Cobija Sede del Gobierno Autónomo Departamental de Pando.

7.3. Delimitación Temporal

El presente Proyecto de Grado se delimita temporalmente en cuatro meses de mayo a agosto de la gestión 2024, para la realización del trabajo de campo y el trabajo de gabinete para la redacción y posterior revisión y aprobación del Informe Final.

CAPÍTULO I

MARCO REFERENCIAL

1.1. Marco Teórico

1.1.1. Transporte automotor terrestre interdepartamental

El Transporte Interdepartamental, es uno de los servicios más importantes dentro del país, ya que vincula un departamento con otros, coadyuvando al desarrollo y comunicación dentro del territorio nacional, por lo que básicamente se constituye en un elemento integrador del país.

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación se entenderá por “Transporte Interdepartamental, al servicio de transporte que se inicia en un departamento y culmina en otro departamento distinto al de origen, puede que en su trayecto atraviese por uno o más departamentos, pero sin salir del país” (Decreto Supremo 28710, 2006, p. 3)

El transporte automotor Interdepartamental ha sido regulado por distintas normativas en las que muchas veces se les otorgaba competencia a una u otra institución del rubro, para que ejecute dichas normas; pero los resultados no han llenado las expectativas esperadas por la sociedad boliviana, es por ello que es de suma urgencia la actualización al reglamento que regula el sector Interdepartamental, ya que las diferentes normativas existentes respecto a la regulación de este sector han provocado desorden en los usuarios y cierto rechazo al cumplimiento de la normativa legal vigente.

El transporte automotor terrestre interdepartamental, podríamos clasificarlo según el servicio que prestan, en transporte de pasajeros y transporte de carga.

1.1.2. Transporte automotor terrestre interprovincial

El Transporte Automotor Interprovincial es el servicio que se prestan entre un punto en una provincia hacia otro de otra provincia.

El Transporte Interprovincial es aquel servicio distinto al urbano, cumpliendo un recorrido establecido por la autoridad competente, que puede tener origen en una ciudad y destino en una provincia, u origen en una provincia y destino en otra distinta a la inicial, pudiendo en su trayecto atravesar más de una provincia, pero sin salir del país. (Gerstenberger, 2008, p. 48)

Sin embargo, al igual que el transporte Interdepartamental y el urbano, el transporte interprovincial es de suma importancia para nuestro país ya que vincula una o más provincias encargándose sobre todo de la interconexión entre pueblos y de pueblos a ciudades.

Desde las provincias, pueblos o comunidades se provee a las ciudades de productos agrícolas, de esta manera se constituye el servicio de transporte interprovincial en uno de los pilares fundamentales que coadyuva a mover la economía del país.

Por lo tanto, el tema interprovincial constituye un tema al que las autoridades encargadas del transporte deben prestar más atención en cuanto a una normativa legal de transporte, en el que se incluya este rubro de suma importancia, y que de la misma forma se atienda a las demandas existentes, se controle y fiscalice, para evitar excesos en las tarifas ya que esto encarecerá los productos en el mercado local y descompensara la canasta familiar.

Cuando se hace mención a demandas existentes se refiere a lo que es la infraestructura automotor, es decir, a su buen funcionamiento, ya que se observa que en el transporte interprovincial existe demasiado riesgo en cuanto a aquello que no es sustituible como la vida del ser humano, dado que al no existir automotores en buen estado técnico ponen en riesgo la vida de muchas personas, entre ellas en muchas oportunidades vidas de niños que abordan junto a sus padres sin saber lo que les espera a unas cuantas horas de viaje.

Sin embargo, muchos operadores aluden a las fallas y retrasos por problemas mecánicos suscitados en los tramos, pero todo esto ocurre por imprevisión y negligencia, de

los dueños de los motorizados; también, se observa pasillos y espacios llenos de equipajes o mercaderías; gente que a veces viaja de pie o inclusive echada en el piso, etc. son problemas aún no superados y que la mayoría de los usuarios los toman con buen humor como pintorescos sucesos para no quitar el encanto de su viaje compensado por los increíbles paisajes y bellezas naturales que Pando dispone.

La reglamentación de la Ley Departamental de Transporte Terrestre de Pando pondrá fin a estas irregularidades y resguardará la vida de sus ciudadanos.

1.1.3. Transporte intermunicipal

Es el que se realiza entre núcleos urbanos pertenecientes a distintos términos municipales. El transporte intermunicipal es público, término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros del transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador y dependen en mayor o menor medida de la intervención regulatoria del Gobierno tanto nacional, departamental y municipal.

Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y las distintas unidades están disponibles para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, taxis, y otros. En el transporte intermunicipal también coexiste el transporte privado, deben estar organizados y legalmente autorizados para prestar servicios tanto de traslado de personas como de cargas, organizan su horario según la demanda. Otros servicios no se inician hasta que no se complete el vehículo. (Colmenares, 2007, p. 12)

1.1.4. Transporte de personas

Al servicio de transporte automotor terrestre realizado por empresas autorizadas, trasladando personas de un lugar a otro, diferente al lugar de origen, en forma regular, efectuado entre uno o más departamentos. (Gerstenberger, 2008, p. 45)

En el transporte de pasajeros, existen demasiados problemas, ya que a diferencia del transporte de carga el de pasajeros, en un accidente tiene muchas veces pérdidas irreparables, como la vida, la cual es uno de los elementos que le corresponde al Estado preservarlo, a través de una normativa que resguarde la seguridad física y psicológica de los usuarios, cuando se menciona seguridad psicológica se refiere a problemas que causan los accidentes, como traumas psicológicos ocasionados en los pasajeros.

Se observa que en Bolivia los buses, minibuses y taxis expresos no tienen climatización regular interna por lo que los pasajeros suelen viajar cargados de frazadas o ropa de abrigo, tampoco se dispone de baños en los buses por consiguiente se deben esperar las paradas que muchas veces son caprichosas y arbitrarias, para usar baños de pésimas condiciones, si es que existen. Por esto y por otros temas más, es necesario dar comodidad en cuanto a infraestructura, igualmente seguridad jurídica, no solo a operadores de distintas empresas, sino también a los usuarios, ya que son los más vulnerados no solo en accidentes ocasionados por las distintas empresas de transporte Interdepartamental, sino también en muchos casos, hablamos de malos tratos por parte de los conductores y sus ayudantes, del mismo modo incumplimiento en los horarios de salida que se encuentran establecidos por la Superintendencia de Transporte, sin embargo, no se dan cumplimiento por falta del control de las instituciones involucradas en este campo del transporte Interdepartamental, Interprovincial e Intermunicipal.

1.1.5. Transporte de carga

Para Gerstenberger (2008), es aquel realizado por empresas autorizadas, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más departamentos y entre municipios de un mismo departamento (p. 46).

Para Colmenares (2007):

El transporte de carga es el tipo de transporte encargado de movilizar bienes y mercaderías de un lugar de origen a otro de destino, de manera tal que estos alcancen su destino en buen estado y dentro de un lapso de tiempo concreto preestablecido. Generalmente se trata de grandes cargamentos de materiales pesados, valiosos o voluminosos, cuyo traslado amerita condiciones especiales. En ello se distingue del transporte de pasajeros. (p. 34)

El transporte de carga es una de las actividades más usuales dentro de la economía globalizada contemporánea, empleando vehículos de tierra, aire y agua, en modalidades simples o combinadas (multimodales). Todo ello tanto en sentido proveedor-cliente, como cliente-proveedor.

El transporte de carga por carretera compone una industria de peso dentro de la economía, pues su importancia estratégica radica en que es el vehículo que mueve la actividad de los países, por esto los empresarios que lideran este mercado tienen la idea de actualizar y transformar el transporte de carga terrestre, llevando a cabo una modernización profunda de su estructura que implique suministrar agilidad y dotarlo de tecnología necesaria para mejorar su competitividad (Farfan, 2016, p 32).

1.2. Marco Histórico

Por la historia sabemos de qué los medios de transporte utilizados por el hombre, eran usando animales para poder transportarse de un lugar a otro, por lo tanto, la forma de transportarse en nuestro país a comparación de otros ha ido evolucionado de manera lenta.; sin embargo, el punto principal de este marco histórico es demostrar los registros existentes de la historia del transporte terrestre automotor en Bolivia.

La primera Ley de Transporte fue promulgada en la presidencia de Ismael Montes se emite la Ley el 01 de diciembre de 1916, “Servicio de Automóviles. - Autorización y condiciones en que se convocará a propuestas para establecerlo entre Santa Cruz y Yacuiba” (Echenique, 2010, p. 672). Por lo que en su primer artículo se autoriza al Poder Ejecutivo para que establezca un servicio regular de transporte de pasajeros y carga entre Santa Cruz y Yacuiba.

En esta gestión del Presidente Ismael Montes se da conceciones a empresas organizadas de transporte interprovincial y municipal, para el traslado de personas y carga, lo que da un movimiento distinto en la economía del país, el gobierno central autoriza a los prefectos a invertir en el mantenimiento de los automotores, con la idea de que en el tiempo se hagan autosostenibles. Esta normativa reglamenta las condiciones en que debían mantenerse los automotores para la seguridad de los choferes y los usuarios. (Echenique, 2010, p. 723)

En la presidencia de Hernando Siles, se emite el Decreto Supremo del 21 de octubre de 1927 de suspensión de subvenciones, “mediante el cual se prohíbe, con carácter general, la concesión de subvención para servicio de transportes, dedicándose estos fondos a la conservación y reparación de caminos.” (Loayza, 2010, p. 1399)

A la fecha se cuenta con la Ley General de Transportes, en la cual se determina el accionar y características del transporte terrestre en Bolivia, lo que no ha dejado de lado el Código de Transito para este sector de transporte como es el terrestre, el cual es usado masivamente. En el contexto de las autonomías la Constitución Política del Estado da atribuciones a los Gobiernos Autónomos Departamentales para la redacción de sus propias leyes, obviamente en el marco de la unidad nacional respetando el ordenamiento normativo nacional, el cual son las directrices para la Entidades Autónomas Territoriales.

Es así que el Gobierno autónomo Departamental de Pando a través de la Asamblea Departamental elabora la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, la cual tiene el objetivo de organizar de manera eficiente este sector tanto para los usuarios como para los transportistas que dan servicios en el Departamento de Pando.

1.3. Marco Contextual

El transporte forma una parte muy importante en el desarrollo económico de nuestro país, por lo que una vez más observando la historia se ve la urgente necesidad de la creación de una ley de transporte automotor terrestre.

Para viajar por tierra a las diferentes provincias de la ciudad de Cobija al interior del departamento de Pando, hay que armarse de valor y paciencia, porque las condiciones son muy deficientes. Por un lado, tenemos el mal estado de varias rutas del departamento de Pando y, por el otro, el pésimo servicio que presta el transporte Interprovincial e Intermunicipal.

Estas deficiencias se sienten mucho más cuando los viajes son largos, soportando el maltrato que es normal para mucha gente que tiene la necesidad de utilizar estos servicios, porque a pesar de contar con la Ley Departamental de Transporte Terrestre, esta normativa no se aplica y las autoridades encargadas no realizan el control respectivo para que se lleve a cabo el cumplimiento de la misma.

Los operadores de estos vehículos lo no realizan la facturación y por tanto se entiende que "no pagan tributos y no aportan para el estado".

Así mismo brindan las condiciones para los usuarios, ya que es de conocimiento general que es muy común encontrar asientos llenos de impurezas, no cuentan con basureros ni aroma agradable para el pasajero. El departamento de Pando necesita mayores recursos para mejorar las necesidades de la población, garantizando el bienestar de los bolivianos,

pero si no aplica su normativa a través de reglamentación que pueda recaudar lo necesario para este efecto no se puede lograr el progreso que necesitamos.

La principal fuente generadora de recursos económicos para el Estado es la suma de los aportes por el pago de impuestos y patentes, así mismo de las multas de aquellas personas que no cumplen con la normativa.

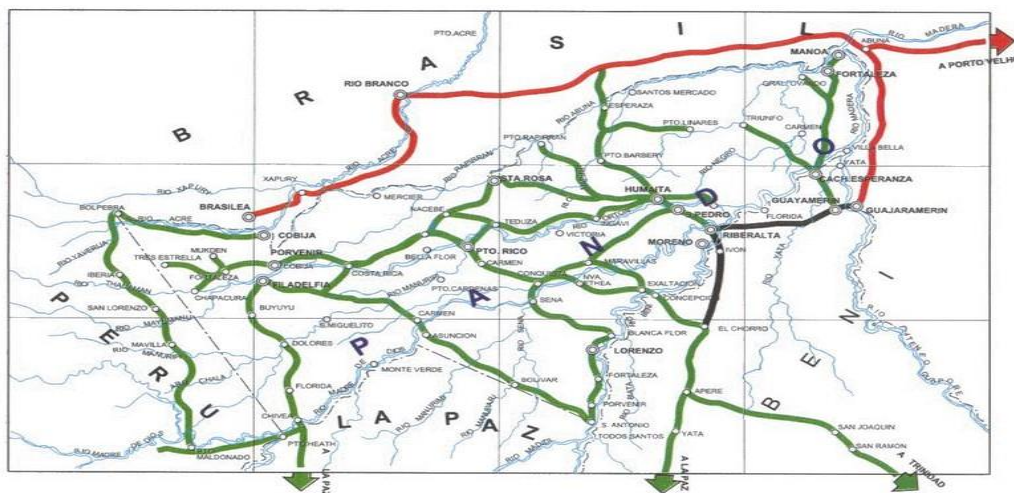


Figura 1. Mapa Satelital de Caminos y Carreteras de Pando

Fuente: <https://www.mapacarreteras.org/e442-pando.html>

1.4. Marco Conceptual

De acuerdo a la Ley Departamental de Transporte Terrestre N°064 de Pando se tiene las siguientes terminologías para la investigación:

Accesibilidad: Cuando se habla de accesibilidad no se relaciona a una sola cosa o producto sino a una cadena de accesibilidad, que se refiere a la capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. (Roviera, 2021)

Calidad: La calidad implica la capacidad de satisfacer los deseos de los consumidores. La calidad de un producto depende de cómo éste responda a las preferencias y a las

necesidades de los clientes, por lo que se dice que la calidad es adecuación al uso. (Ródenas, 2011)

Continuidad: Cualidad o condición de las funciones o transformaciones continuas. (Cabanellas , 2006)

Eficiencia: La eficiencia es la capacidad que tiene una persona o un proceso para utilizar adecuadamente las herramientas con el fin de lograr los objetivos marcados; ejecuta solo las acciones necesarias. Por lo tanto, para las empresas es la facultad para mejorar la utilización de recursos para completar sus objetivos de negocio. (Cardenas, 2022)

Seguridad: Es la capacidad de dar respuesta efectiva a riesgos, amenazas o vulnerabilidades y estar preparados para prevenirlos, contenerlos y enfrentarlos. El término, identifica a una situación de ausencia o disminución de riesgos para un determinado entorno social y natural. (Benedetti, 2023)

Seguridad Jurídica: El que tiene todo Estado para oponerse coactivamente a las agresiones actuales o inminentes por parte de otro; posee carácter de excepción, por cuanto se considera un recurso extremo de autodefensa. Bajo estos presupuestos debe entenderse la seguridad jurídica como certeza o conocimiento de la legalidad y, por tanto, como previsibilidad de las consecuencias jurídicas que se puedan derivar de una determinada actuación. (Ossorio, 2010)

Reciprocidad: De acuerdo a Hernández (2021), la reciprocidad es la acción de corresponder a una persona, es dar y recibir de forma mutua. Cuando una persona ayuda a otra, espera recibir esa misma ayuda cuando la necesite, como forma de agradecimiento.

Sostenibilidad: La sostenibilidad es el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio

entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social. (Colmenares, 2007)

Universalidad: La universalidad significa que todos los seres humanos tienen los mismos derechos humanos simplemente por su condición de ser humanos, independientemente de donde vivan y quienes sean, así como de su situación o características particulares. (Ossorio, 2010)

Equidad Social: Partiendo de este término, Aristóteles define que una acción es justa, es equitativa, si se otorga a cada quien lo que le corresponde. Así, equidad implica tratar igual a los iguales y diferente a los desiguales en la proporción de esa desigualdad. (Cabanellas, 2006)

El transporte de pasajeros debe conducir a la equidad, muchas personas sin distinción alguna, hacen uso de este servicio, por comodidad, seguridad, economía entre otros factores. Por tanto, el desarrollo de la red vial, no constituye en sí la respuesta adecuada a la mejora del servicio, debido a que, en las grandes ciudades del mundo, es evidente la congestión de las vías.

La tendencia indica que se deben desarrollar sistemas que puedan transportar un elevado número de personas como los tipos metro, trenes ligeros, trolebuses, autobuses y ahora los metros cables, siempre circulando en vías exclusivas. (Cámara Sectorial de Transporte, 2012, p. 2)

Equilibrio Medioambiental: El equilibrio ambiental es un concepto que se refiere a la relación armónica y equilibrada entre los seres vivos y su entorno natural. En un ecosistema en equilibrio, los recursos naturales se renuevan y los desequilibrios ecológicos se corrigen a sí mismos. (Pizarro, 2022)

El transporte es uno de los mayores consumidores de energía y todavía depende en gran medida de los carburantes fósiles no renovables. Según un estudio realizado por la Agencia Internacional de Energía, AIE en 2020 el sector del transporte será el mayor consumidor de energía por delante de la industria. (Colmenares, 2007, p. 65)

Valor económico: El valor económico es aquel que es otorgado por el ser humano o por los mercados financieros, pues los bienes en sí no tienen valor por sí mismos. El valor económico de un bien o servicio tiene una relación directa sobre el monto que está dispuesto a pagar un comprador y suele ir en torno a su utilidad. (Tejedor, 2020)

El transporte constituye una herramienta eficaz para el desarrollo social de las comunidades, convirtiéndose en el eje articulador de la productividad y la competitividad, debido a la importancia de las operaciones logísticas de las organizaciones, por tal motivo, todos los esfuerzos deben apuntar a garantizar calidad tanto en términos de movilidad, comodidad, seguridad y accesibilidad. (Álvarez, 2014)

1.5. Marco Legal

1.5.1. Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia

Artículo 15. I. Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual. Nadie será torturado, ni sufrirá tratos crueles, inhumanos, degradantes o humillantes. No existe la pena de muerte.

Artículo 76. I. El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

Artículo 277. El gobierno autónomo departamental está constituido por una Asamblea Departamental, con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa departamental en el ámbito de sus competencias y por un órgano ejecutivo.

Artículo 300. I. Son competencias exclusivas de los gobiernos departamentales autónomos, en su jurisdicción:

8. Construcción y mantenimiento de líneas férreas y ferrocarriles en el departamento de acuerdo a las políticas estatales, interviniendo en los de las Red fundamental en coordinación con el nivel central del Estado.

9. Transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento.

1.5.2. Ley General de Transporte N° 165

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 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. 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 construcción.

Artículo 74. (Clases de transporte)

Las clases de transporte establecidos por la presente Ley, son las siguientes: Transporte Público y Transporte Privado.

Artículo 75. (Transporte público)

El servicio de transporte público, se define como aquel que tiene como propósito general satisfacer las necesidades que originan prestaciones dirigidas a las usuarias y los usuarios individualmente o en su conjunto, que son de interés público y sirven al bien común; comprende las unidades de transporte en que las usuarias y los usuarios no son los propietarios de los mismos, siendo prestados comercialmente por terceros y pueden ser suministrados tanto por instituciones públicas y privadas.

Artículo 187. (Políticas de transporte terrestre).

El transporte terrestre se regirá bajo las siguientes políticas:

- a) Conservar la infraestructura carretera en todos los ámbitos del territorio nacional.
- b) Seguridad jurídica y equidad.
- c) Preservar y desarrollar el servicio público de transporte automotor terrestre como un Sistema de Transporte Integral - STI, seguro, eficiente, económico, regulado y fiscalizado, contribuyendo a la consolidación del proceso autonómico del Estado Plurinacional.
- d) Promover el acceso de la población al servicio público de transporte automotor terrestre en todo nivel territorial del Estado Plurinacional de Bolivia.
- e) Promover un transporte sostenible, que se enfoque en las modalidades de transporte más eficientes y promueva vehículos, combustibles y operaciones de transportes limpios y bajos en emisión de carbono.
- f) Asegurar que los acuerdos internacionales referidos al transporte automotor, proporcionen un acceso a mercados internacionales de los transportistas en condiciones de reciprocidad y proporcionalidad.
- g) Promover medios de transporte multimodal cuya prestación del servicio coadyuve con los planes de desarrollo del país.
- h) Integrar políticas de modernización de infraestructura, calidad de servicio, educación vial y concientización ciudadana, al Sistema de Transporte Integral - STI.
- i) Promover e incentivar la renovación del parque automotor dedicado al servicio de transporte público automotor terrestre.
- j) Establecer un régimen tarifario eficiente que refleje los costos de la prestación del servicio.
- k) Promover la cualificación de conductores del servicio de transporte público terrestre.

1.5.3. Código de Transito

Artículo 1. (Aplicación y objeto)

El tránsito por las vías terrestres de la República de Bolivia, abierta a la circulación pública, se regirá por este Código.

Artículo 2. (Vías terrestres)

A los efectos de la aplicación del Código son vías terrestres: Las avenidas, calles, pasajes, autopistas, vías expresas, carreteras, caminos y sendas de circulación pública.

1.5.4. Ley 821 de Modificación a la Ley 164

Artículo Único. - Se modifica el Artículo 191 de la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, “Ley General de Transporte”

1.5.5. Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064

Artículo 1. (Objeto)

El presente Decreto Departamental tiene por objeto reglamentar la Ley Departamental N° 064 del 31 de octubre de 2016, de Transporte Terrestre Interprovincial e Intermunicipal de Pasajeros y Carga del Departamento de Pando.

Artículo 2. (Marco legal y competencial)

La Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre entrara en vigencia una vez sea aprobado, su Reglamento por el Órgano Ejecutivo en cumplimiento a la Disposición Transitoria Tercera de la Ley Departamental N° 064.

Artículo 3. (Ámbito de aplicación)

El presente Reglamento será de aplicación obligatoria para todas las personas naturales o jurídicas en el Departamento de Pando, pero especialmente para las siguientes:

1) Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicio de transporte terrestre público de carácter remunerado, regular y discrecional o no regular en las rutas interprovinciales e intermunicipales.

2) Instituciones y organizaciones departamentales que aglutinan y/o asocian el transporte público intermunicipal e interprovincial.

3) Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que desarrollan y/o administran terminales terrestres y prestan servicios logísticos, complementarios al transporte terrestre.

4) Usuaris y usuarios del sistema de transporte terrestre en las rutas interprovincial e intermunicipal en el Departamento de Pando.

CAPÍTULO II

DIAGNÓSTICO

2.1. Identificación de la Institución

El Gobierno Autónomo Departamental de Pando es la institución que administra y gobierna en la jurisdicción territorial del Departamento de Pando constituido por sus órganos ejecutivo y legislativo, cuenta con población, territorio y patrimonio propio.

2.1.1. Características de la Institución

El Gobierno Autónomo Departamental de Pando es una entidad territorial autónoma que forma parte de la estructura gubernamental y territorial del Estado Plurinacional de Bolivia, es diverso en su naturaleza contando con una gran capacidad en su biodiversidad, en su territorio aún perviven cinco de los treinta y tres pueblos indígenas originarios de Bolivia, los cuales ejercen su autodeterminación para su desarrollo y bienestar. El Gobierno Departamental de Pando es respetuoso del medioambiente, productivo turístico con capacidad institucional y capital humano formado.

2.1.2. Nombre de la Institución

Gobierno Autónomo Departamental de Pando.

2.1.3. Dirección de la Institución

Calle Bruno Racua, Plaza German Busch N° 78, Ciudad de Cobija, Provincia Nicholas Suarez del Departamento de Pando del Estado Plurinacional de Bolivia.

2.2. Importancia Social de la Institución

El Departamento de Pando forma parte de la cuenca amazónica boliviana y está considerado como un espacio estratégico y de especial protección para el desarrollo integral del país, por su elevada sensibilidad ambiental y biodiversidad existente.

2.3. Misión

El Gobierno Departamental de Pando es una institución pública con autonomía de gestión que genera, gestiona, ejecuta y promueve programas / proyectos en el marco del desarrollo económico, social y ambiental de manera planificada conduciendo al departamento y sus habitantes a Vivir Bien con transparencia, participación y sin exclusión.

2.4. Visión

El Departamento de Pando cuenta con un Gobierno Departamental Autónomo, promotor del desarrollo que genera valor agregado a la producción con desarrollo social y cultural amazónico para el bienestar de sus habitantes con eficiencia mediante la conservación y aprovechamiento sostenible de sus recursos naturales, integrado con una gestión pública transparente, institucionalizada y participativa.

2.5. Justificación

El proyecto se justifica a través del siguiente marco jurídico:

La Constitución Política del Estado reconoce como derechos fundamentales de las personas la vida, la salud y la seguridad, estableciendo que, el gobierno autónomo departamental está constituido por una Asamblea Departamental, con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa departamental en el ámbito de sus competencias y por un órgano ejecutivo, el cual tiene como competencias exclusivas de los gobiernos departamentales autónomos, en su jurisdicción; El control del transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento.

La Ley N° 165 General de Transporte, determina que los gobiernos autónomos departamentales tienen las competencias exclusivas de; Aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura interprovincial e intermunicipal; Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera, ferrocarril, fluvial, y otros medios, en

el departamento; Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interprovincial e intermunicipal; Regular el servicio y las tarifas de transporte interprovincial e intermunicipal.

El Código de Transito determina que, son vías terrestres: las avenidas, calles, pasajes, autopistas, vías expresas, carreteras, caminos y sendas de circulación pública. Las cuáles serán atendidas de acuerdo a la jurisdicción y competencias de cada nivel de gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia.

La Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando entrara en vigencia una vez sea aprobado, su Reglamento por el Órgano Ejecutivo en cumplimiento de su Disposición Transitoria Tercera. El Reglamento será de aplicación obligatoria para todas las personas naturales o jurídicas en el Departamento de Pando, pero especialmente para las siguientes; Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicio de transporte terrestre público de carácter remunerado, regular y discrecional o no regular en las rutas interprovinciales e intermunicipales; Instituciones y organizaciones departamentales que aglutinan y/o asocian el transporte público intermunicipal e interprovincial; Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que desarrollan y/o administran terminales terrestres y prestan servicios logísticos, complementarios al transporte terrestre; Usuaris y usuarios del sistema de transporte terrestre en las rutas interprovincial e intermunicipal en el Departamento de Pando.

Ante la presente exposición es importante contar con la actualización de la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, el cual otorgara el sustento formal y material a la normativa, para su aplicación en favor de la sociedad y el desarrollo del departamento.

2.6. Diagnostico Analítico

2.6.1. Identificación del Problema

El problema principal identificado es la ausencia de actualización de documentación del Decreto Departamental 09/2017 en los archivos del Gobierno Autónomo Departamental de Pando el cual determina la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, la cual especifica que para su aplicación debe de constar con este instrumento jurídico el cual debe de ser aprobado por el Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, documento el cual solo existe en forma virtual y no cuenta con el Decreto Departamental aprobatorio firmado por las autoridades que lo emitieron en esa época, lo cual lo deja inhabilitado para poder ser aplicado como normativa que favorezca a la sociedad en su conjunto.

2.6.2. Análisis de consistencia

De acuerdo con Guastini (2000), en el lenguaje jurídico, el término “ley” suele utilizarse en dos sentidos diversos y a veces opuestos, uno formal y otro material. El primero se refiere a cualquier acto o documento que, con independencia de su contenido normativo, emana del Poder Legislativo, lo que le permite gozar de un particular régimen jurídico erga omnes; la dimensión material, en cambio, se refiere a cualquier acto o documento que, con independencia del órgano del cual emana, posee normas generales y abstractas (p. 15). A partir de este planteamiento, se distingue tres tipos de “leyes”:

Leyes en sentido sólo formal: actos del órgano legislativo desprovistos de contenido normativo, pero dotados, en cambio, de un contenido singular y concreto.

Leyes en sentido sólo material: actos de órganos no legislativos (en particular, los actos del Ejecutivo) dotados, sin embargo, de contenido normativo.

Leyes en sentido formal y material a la vez: Actos del órgano legislativo provistos de contenido normativo (Guastini, 2000, p. 16).

Las leyes en sentido formal y material deben ser reglamentadas para que en el momento de su aplicación no queden básicos jurídicos, los cuales puedan inhabilitar su pleno cumplimiento. De acuerdo a Fraga (2012), el carácter reglamentario de la ley radica en su contenido y no se refiere a la relación jerárquica con las demás leyes. La reglamentación puede recaer sobre la Constitución, códigos e incluso sobre otras leyes ordinarias, sean nacionales o locales, siempre que los ordenamientos reglamentarios hagan referencia a los preceptos de los cuerpos legislativos a los que regulan.

En definitiva, podemos afirmar que la falta de reglamentación implica en la práctica un doble derecho de veto, lo que constituye una violación a los principios contenidos en la Constitución Política de Estado, con el agravante de que esta omisión implica bloquear la voluntad legislativa, por el incumplimiento de la función encomendada al ejecutivo de elaborar y aprobar la respectiva reglamentación de la normativa. Esto quiere decir en el caso específico de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, que no puede ser aplicada por falta de sustento material del Decreto Departamental 09/2017, el cual reglamentaba la normativa en estudio y el respaldo material de aprobación el Ejecutivo del Gobierno Autónomo de Pando estaría incumpliendo a su Disposición Transitoria Tercera y el Artículo 3 de la normativa en estudio.

2.6.3. Identificación de soluciones

Elaborar la actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

CAPÍTULO III

PROPUESTA

3.1. Señalamiento el problema a intervenir

El Transporte Interprovincial e intermunicipal, es uno de los servicios más importantes dentro del departamento de Pando, ya que vincula al departamento con todas sus provincias y municipios, coadyuvando al desarrollo y comunicación dentro de su jurisdicción, por lo que básicamente se constituye en un elemento integrador y de desarrollo. Desde las provincias, municipios, pueblos y comunidades se provee a las ciudades de productos agrícolas, de esta manera se constituye el servicio de transporte interprovincial en uno de los pilares fundamentales que coadyuva a mover la economía del departamento. Por lo que, el tema interprovincial constituye un tema al que las autoridades encargadas del transporte han prestar atención en cuanto a su normativa legal de transporte, en el que se incluye este rubro de suma importancia, para poder atender las demandas existentes, se pueda realizar el control y respectiva fiscalización.

Cuando se hace mención a demandas existentes se refiere a lo que es la infraestructura automotora, es decir, a su buen funcionamiento, ya que se observa que en el transporte interprovincial existe demasiado riesgo en cuanto a aquello que no es sustituible como la vida del ser humano, dado que al no existir automotores en buen estado técnico ponen en riesgo la vida de muchas personas, entre ellas en muchas oportunidades vidas de niños que abordan Junto a sus padres sin saber lo que les esperan largas horas de viaje. Así mismo el régimen tarifario y las obligaciones y derechos que tienen tanto los usuarios como los prestadores de servicios. Problemas los cuales no pueden ser atendidos en forma eficaz si, que sea reglamentada la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

3.2. Propuesta

A través del presente Proyecto de Grado se presenta la propuesta de actualización al Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando:

DECRETO DEPARTAMENTAL N°

.....de junio De 2025

“Por el que se actualiza la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando”

Dr. German Regis Richter Alencar

GOBERNADOR EN EJERCICIO

GOBIERNO AUTONOMO DEPARTAMENTAL DE PANDO

C O N S I D E R A N D O:

Que, el artículo 272 de la Constitución Política del Estado regula que la autonomía implica la elección directa de sus autoridades por las ciudadanas y los ciudadanos; la administración de sus recursos económicos y el ejercicio de las facultades legislativa, reglamentaria, fiscalizadora y ejecutiva, por sus órganos del gobierno autónomo en el ámbito de su jurisdicción, competencias y atribuciones.

Que, el Gobierno Autónomo Departamental está constituido por una Asamblea Departamental, con facultad deliberativa, fiscalizadora y legislativa y por un Órgano Ejecutivo, dirigido por la Gobernadora o Gobernador, en condición de Máxima Autoridad Ejecutiva, de conformidad a los artículos 277 y 279 de la citada norma constitucional.

Que, el artículo 300 párrafo I, numerales 7), 9), 23) y 25) de la Constitución Política del Estado dispone que son competencias exclusivas de los gobiernos departamentales autónomos, la planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la red departamental así como de la red fundamental en defecto del nivel central;

al transporte interprovincial terrestre; a la creación y administración de tasas de carácter departamental, y a la expropiación de inmuebles en su jurisdicción por razones de utilidad y necesidad pública departamental, así como limitaciones administrativas y de servidumbres a la propiedad por razones de orden técnico, jurídico y de interés público.

CONSIDERANDO:

Que, el Inciso b) del Artículo 17 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte, del 16 de agosto de 2011, manifiesta que las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, siendo el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, la autoridad respectiva de acuerdo a Ley.

Que, el Inciso c) del Artículo 21 de la referida Ley General de Transporte, indica que el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando tiene la competencia para ejercer el control y fiscalización para los servicios de transportes interprovincial e intermunicipal.

Que, el Parágrafo IV del Artículo 24 de la misma Ley, refiere que 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.

Que, el Parágrafo III del Artículo 31 de la Ley N° 165, Ley General de Transporte, del 16 de agosto de 2011, dispone que las autoridades regulatorias en los diferentes niveles tendrán como atribución otorgar permisos, autorizaciones, realizar el seguimiento y fiscalización, resolución de conflictos, proteger los derechos de los usuarios y operadores; intervención preventiva, así como aplicar sanciones por infracciones a la prestación del servicio de transporte terrestre.

Que, en fecha 31 de octubre del 2016, el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, promulga la Ley Departamental N° 64 de Transporte Terrestre de Pando, con el objeto de normar, regular, coordinar, planificar, controlar, fiscalizar, ejecutar, así como gestionar el servicio público de transporte terrestre interprovincial e intermunicipal de pasajeros y carga en el Departamento Pando.

Que, en fecha 22 de agosto de 2017, el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando emite el Decreto Departamental N° 09/2017, con el objeto de reglamentar la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 64 de fecha 31 de octubre 2016.

Que, en su Disposición Transitoria Tercera, menciona que la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, entrará en vigencia una vez sea aprobado el Reglamento por el Órgano Ejecutivo.

Que, en fecha de de 2024, el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando emite el Decreto Departamental N°/2024, con el objeto de actualizar la reglamentación de la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 64 de fecha 31 de octubre 2016, al no encontrarse en forma física el Decreto Departamental 09/2017, el cual refrende la aprobación por parte del Ejecutivo del Gobierno Autónomo del Departamento de Pando con las respectivas firmas de la máxima autoridad y sus Secretarios Departamentales, y tenerlo en forma solo virtual en la Gaceta Oficial, lo cual impide realizar la aplicación de la Ley Departamental de Transporte de Pando.

Por tanto, corresponde la emisión del presente Decreto Departamental Reglamentario.

EN REUNION DE GABINETE,

D E C R E T A:

**REGLAMENTO DE LA LEY DEPARTAMENTAL N° 064 DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE PANDO**

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1 (OBJETO). - El presente Decreto Departamental tiene por objeto reglamentar la Ley Departamental N° 064 del 31 de octubre de 2016, de Transporte Terrestre Interprovincial e Intermunicipal de Pasajeros y Carga del Departamento de Pando.

ARTÍCULO 2 (MARCO LEGAL Y COMPETENCIAL). – La Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre entrara en vigencia una vez sea aprobado, su Reglamento por el Órgano Ejecutivo en cumplimiento a la Disposición Transitoria Tercera de la Ley Departamental N° 064.

ARTÍCULO 3 (ÁMBITO DE APLICACIÓN). - El presente Reglamento será de aplicación obligatoria para todas las personas naturales o jurídicas en el Departamento de Pando, pero especialmente para las siguientes:

- 1) Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicio de transporte terrestre público de carácter remunerado, regular y discrecional o no regular en las rutas interprovinciales e intermunicipales.
- 2) Instituciones y organizaciones departamentales que aglutinan y/o asocian el transporte público intermunicipal e interprovincial.
- 3) Personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que desarrollan y/o administran terminales terrestres y prestan servicios logísticos, complementarios al transporte terrestre.
- 4) Usuarias y usuarios del sistema de transporte terrestre en las rutas interprovincial e intermunicipal en el Departamento de Pando.
- 5) Personal administrativo, operativo de la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando encargado de hacer cumplir la ley Departamental N° 064 y su reglamento.

ARTÍCULO 4 (PRINCIPIOS). - Los principios del servicio de transporte automotor terrestre interprovincial e intermunicipal de pasajeros y de carga, son los mismos que rigen en la Ley N° 165 General de Transporte y son los siguientes:

- 1) Accesibilidad: Todas las usuarias y usuarios podrán acceder al sistema de transporte interprovincial e intermunicipal, por el medio y modalidad que escojan, los mismos que deben contar con facilidad en el acceso y estar en condiciones de equidad, calidad y seguridad.
- 2) Calidad: El sistema de transporte interprovincial e intermunicipal, 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.
- 3) Continuidad: El sistema de transporte interprovincial e intermunicipal, debe funcionar de manera permanente, regular y continúa.
- 4) Eficacia: El servicio de transporte debe cumplir el propósito para el cual fue convenido.
- 5) Eficiencia: El sistema de transporte interprovincial e intermunicipal, debe prestar servicios en condiciones que garanticen el menor costo operacional y tiempo posible, contemplando un nivel de equidad, calidad y seguridad.
- 6) Seguridad: El sistema de transporte interprovincial e intermunicipal, debe prestar servicios en condiciones que garanticen la integridad de personas y carga durante el traslado del lugar de origen al lugar de destino.
- 7) Seguridad Jurídica: Las disposiciones emitidas en materia de transporte interprovincial e intermunicipal, gozan de estabilidad y presunción de legitimidad, surten efectos jurídicos obligatorios en tanto no sean expresamente derogadas o abrogadas.

8) Reciprocidad: Por el cual los operadores de una determinada jurisdicción deben permitir a otros de una jurisdicción distinta dentro del mismo departamento el derecho a prestar el servicio de transporte en las mismas condiciones y oportunidades de acceso.

9) Sostenibilidad: El sistema de transporte debe prestar servicios que garanticen el menor impacto de salud y del medio ambiente local y global, en el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones.

10) Universalidad: Todas las usuarias y usuarios sin distinción alguna, tienen derecho de utilizar el servicio de transporte interprovincial e intermunicipal, para su libre movilidad.

CAPÍTULO II

MARCO COMPETENCIAL Y ATRIBUCIONES DE LA INSTANCIA

REGULADORA DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE

CARGA

ARTÍCULO 5 (INSTANCIA REGULADORA). - Dentro de la materia de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal, el Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando a través de la Unidad Departamental de Transporte, será la instancia reguladora que se encargará de normar el transporte terrestre interprovincial e intermunicipal de carga y de pasajeros. El responsable de la Unidad Departamental de Transporte, será designado por la Máxima Autoridad Ejecutiva mediante resolución expresa.

ARTÍCULO 6 (ATRIBUCIONES).- El encargado de la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, tiene las funciones de planificar, normar, regular y fiscalizar la seguridad, calidad y equidad del servicio de Transporte Terrestre Departamental en base a las siguientes atribuciones:

1) Planificar las acciones, actividades, Programas o Proyectos del sector que estarán en base a las políticas nacionales y departamentales.

- 2) Gestionar, operar, controlar y fiscalizar la prestación del servicio público de transporte terrestre, interprovincial e intermunicipal en el departamento.
- 3) Emitir informe técnico que contemple los parámetros que sustenta la aprobación de tarifas por la prestación de servicios de transporte terrestre en función a los costos operativos, propuestas por los operadores.
- 4) Administrar el registro de operadores de transporte terrestre en el Departamento de Pando.
- 5) Verificar el cumplimiento de los requisitos legales y técnicos vehiculares de las solicitudes de autorización de operación de transporte.
- 6) Emitir informes técnicos y legales, o visar aquellos elaborados por el personal a su cargo, relativos a las solicitudes de autorización de operación de transporte y sus respectivas renovaciones. Para así otorgar la Resolución Administrativa correspondiente.
- 7) Extender las certificaciones que correspondan en materia de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal.
- 8) Realizar las inspecciones técnicas de calidad de la prestación del servicio de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal y del estado en que se encuentra el parque automotor.

ARTÍCULO 7 PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE A NIVEL DEPARTAMENTAL). - I. El Gobierno Autónomo Departamental de Pando en el marco del Sistema de Transporte Integral - STI participará en la formulación del Plan Nacional Sectorial de Transporte – PLANAST y planificará el sistema de transporte público interprovincial e intermunicipal, de acuerdo a las características de cada una de las provincias y municipios del Departamento, incluyéndolo en el Plan de Desarrollo Departamental Económico y Social.

II. Dentro de la planificación sistema de transporte público interprovincial e intermunicipal se tomarán en cuenta las propuestas que fueran formuladas por el sector.

CAPÍTULO III

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 8 (INFRAESTRUCTURA). - La infraestructura de la terminal terrestre y los servicios públicos de transporte terrestre Interprovincial e Intermunicipal, estarán destinados a integrar los Municipios y las Provincias dentro del Departamento de Pando, promoviendo el desarrollo y progreso del Departamento.

ARTÍCULO 9 (NECESIDAD Y UTILIDAD PÚBLICA). – Se declara de necesidad publica en la jurisdicción del Departamento de Pando, toda obra de infraestructura vial departamental, instalaciones de terminales terrestres, estaciones y derecho de vía, destinados a la prestación de servicio público de transporte terrestre interprovincial e intermunicipal, la cual gozara con carácter prioritario de todos los privilegios que las Leyes conceden para ese caso, pudiendo a estos fines expropiar o establecer limitaciones administrativas y de servidumbre a la propiedad privada , contando a su vez con preferencia para la adquisición y el acceso a los componentes y materiales necesarios para la construcción y mantenimiento dela infraestructura.

ARTÍCULO 10 (TERMINAL TERRESTRE). – La terminal terrestre de pasajeros y carga es el lugar apropiado en ubicación y tamaño, que permite albergar instalaciones destinadas a la atención de las usuarias y usuarios, así como el arribo y salida de vehículos automotores que presten el servicio público de transporte.

ARTÍCULO 11 (OFICINAS DE ATENCIÓN A USUARIOS EN TERMINALES TERRESTRES). – I. Son los ambientes preparados, habilitados y autorizados por la autoridad competente para la atención de usuarios del servicio público de transporte terrestre por parte de los operadores, dentro de una terminal terrestre. Dichas oficinas deberán contar

con una boletería para la venta de pasajes y un ambiente destinado a la recepción de equipajes, encomiendas y otros.

II. Ningún operador podrá vender pasajes de otro operador ya que las oficinas o boleterías autorizadas son de uso exclusivo.

III. El personal de la Unidad Departamental de transporte realizará inspecciones periódicas y sorpresivas a las oficinas para verificar el cumplimiento de estas disposiciones.

ARTÍCULO 12 (EQUIPAMIENTO DE OFICINAS DE ATENCIÓN A USUARIOS). -

Toda oficina de atención al usuario deberá contar con el equipamiento necesario, como ser:

1. Balanza con su respectivo certificado de funcionamiento.
2. Sistema para la emisión de pasajes cuando corresponda.
3. Equipos de transporte de equipajes cuando corresponda.
4. Estantería.
5. Escritorios.
6. Extintores de incendios.
7. Botiquín de primeros auxilios.
8. Otros establecidos mediante norma departamental expresa.

ARTÍCULO 13 (FUNCIONES DE TERMINALES TERESTRES). - Toda terminal terrestre pública, deberá cumplir las siguientes funciones:

1. Ofrecer a los operadores del transporte público un sistema de organización y administración que agilice y coadyuve a las operaciones de arribo y despacho de los automotores, así como el embarco y desembarco de usuarios y equipaje.
2. Ofrecer a los usuarios y usuarias un sistema administrativo de transporte organizado, seguro y ágil que le permita hacer uso de este medio de transporte con prontitud y eficiencia.

3. Contar con todos los servicios básicos, ambientes adecuados y organización que permita un eficiente servicio a los usuarios.
4. Prestar servicios complementarios a usuarios que se estimen convenientes para brindar una mejor atención.
5. Tener un sistema de señal apropiada y visible ubicada en todas las reparticiones y ambientes de la terminal.
6. Brindar seguridad física y control de salida e ingreso de usuarios y vehículos de transporte que llegan y salen de la terminal.
7. Brindar estacionamientos adecuados para usuarios y operadores.
8. Otros que resulten necesarios para los fines antes indicados.

ARTÍCULO 14 (AUTORIDADES DE LAS TERMINALES PÚBLICAS). - Las Terminales Terrestres deberán contar con ambientes adecuados para el desarrollo de funciones de las autoridades encargadas de la seguridad y control al desarrollo de las operaciones de transporte:

1. Personal de fiscalización y servicio de atención al usuario, de la Unidad Departamental de Transporte.
2. Policía Boliviana.
3. Aduanas.
4. Migración.
5. Defensoría de la Niñez y Adolescencia.
6. Otras instituciones que coadyuven para tales fines.

ARTÍCULO 15 (DERECHOS DE LA ADMINISTRADORA O ADMINISTRADOR DE LA TERMINAL). - La administradora o administrador de una terminal terrestre tendrá los siguientes derechos:

1. A cobrar uso de andén a los usuarios que hagan uso de sus instalaciones, aprobado por la autoridad competente.
2. A cobrar el derecho de uso de carril a los operadores de transporte terrestre aprobado por la autoridad competente.
3. A arrendar locales o espacios existentes al interior de la terminal para uso de oficinas de operadores debidamente autorizados por la Unidad Departamental de Transportes.
4. A arrendar locales o espacios existentes al interior de la terminal para el funcionamiento de servicios complementarios.
5. A cobrar tarifas por la prestación de servicios tales como estacionamientos, servicios básicos, entre otros.
6. Otros derechos que le sean reconocidos mediante normativa específica.

ARTÍCULO 16 (OBLIGACIONES DE LA ADMINISTRADORA O ADMINISTRADOR DE TERMINALES).- Todo administrador de terminales tendrá las siguientes obligaciones:

1. Brindar una atención adecuada a los usuarios, operadores e instituciones del Departamento, emplazados en la terminal.
2. Colaborar prioritariamente con la atención de personas con capacidades diferentes o especiales.
3. Disponer de un adecuado sistema de comunicación informativo que incluya medios efectivos, tales como: paneles, monitores, altavoces claramente audibles, así como cualquier otra información o noticia sobre la prestación del servicio. Dichos medios deberán informar a los usuarios sobre las llegadas, salidas, cancelaciones de viajes, demoras de último momento, números de puertas, carriles, entre otros.
4. Disponer de un sistema de señalización que oriente adecuadamente a los usuarios y en las instalaciones de las terminales.

5. Ofrecer y mantener adecuadas condiciones sanitarias y cualquier otra requerida para garantizar a los usuarios las mayores comodidades posibles, tales como: asientos, baños, vestuarios, ventilación, iluminación, facilidades para personas discapacitadas, embarazadas o de la tercera edad.
6. Facilitar y mantener el funcionamiento de servicios complementarios tales como restaurantes, cafeterías, puestos de periódicos y locales comerciales en general, entre otros.
7. Disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos necesarios para controlar y facilitar las operaciones en ingresos, andenes y salidas de la terminal
8. Contar con un manual de operaciones de terminal.
9. Difundir los derechos y deberes de los usuarios y operadores.

CAPÍTULO IV

CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE

DEPARTAMENTAL DE PASAJEROS Y DE CARGA

ARTÍCULO 17 (CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO DEPARTAMENTAL). - El servicio de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal se clasifica en público y privado:

ARTÍCULO 18 (TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO DEPARTAMENTAL). – El transporte terrestre puede ser de pasajeros, de carga y mixto.

I. Según su objeto:

1. Servicio de transporte terrestre público de pasajeros y de carga.
2. Servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros y de carga.
3. Servicio de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros y de carga.

II. Según su periodicidad: El transporte puede ser regular y discrecional o no regular:

1. Regulares son los que se efectúan de forma continua dentro de itinerarios y rutas preestablecidas, sujetos a calendarios, tarifas y horarios fijados previamente autorizadas por la autoridad competente del Departamento.

2. Discrecionales o no regulares, son los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido. Es también denominado transporte especial.

III. Según su continuidad: El transporte público regular de pasajeros puede ser permanente o temporal:

1. Permanente, es aquel que se lleva a cabo de forma continuada para atender necesidades sociales estables.

2. Temporal o no permanente, es aquel que está dirigido a atender necesidades de carácter excepcional o coyuntural, de duración temporal limitada.

IV. Por los Usuarios: El transporte público regular de pasajeros puede ser de uso general o de uso especial:

1. De uso general es aquel dirigido a satisfacer una demanda general, estando disponible para cualquier interesado.

2. De uso especial o expreso, es aquel destinado a servir exclusivamente a las necesidades de un grupo específico de usuarios. Puede ser: turísticos, escolar, expreso, entre otros.

ARTÍCULO 19 (UNIDADES MÍNIMAS REQUERIDAS PARA TRANSPORTE REGULAR). - I. La asignación de frecuencias y horarios en una ruta será otorgada por la Unidad Departamental de Transporte a tiempo de conceder la Autorización correspondiente de la Tarjeta de Operación para el servicio de transporte regular.

II. El parque automotor mínimo para la obtención de una frecuencia y horario para prestar el servicio regular será de tres (3) unidades, dos (2) en operación y una (1) de contingencia, debidamente registradas y certificadas por la autoridad competente

ARTÍCULO 20 (FRECUENCIAS). - Las frecuencias para el servicio de transporte regular serán aprobadas a tiempo de emitirse la Autorización de la Tarjeta de Operación de Transporte Terrestre correspondiente, las que por ningún motivo podrán ser modificadas, alteradas, incrementadas o reducidas sin autorización expresa, tomando en cuenta lo siguiente:

1. El número de frecuencias para una ruta serán establecidas en base al estudio de rutas.
2. Toda solicitud de modificación de frecuencia por ampliación o reducción deberá presentarse en forma escrita ante la Unidad Departamental de Transporte para su aprobación o rechazo.
3. La simple presentación de la solicitud de modificación de frecuencia no otorga autorización alguna de operación.
4. En situación de días festivos y por requerimiento de la demanda de usuarios, el operador podrá solicitar el incremento temporal de frecuencias en sus rutas autorizadas, especificando los vehículos, número de frecuencias, horarios y días por los que se solicita.
5. Cuando el operador solicite el incremento de frecuencias u horarios en días festivos, únicamente podrá operar con vehículos de su propio parque automotor. Se prohíbe la contratación de otros vehículos.

ARTÍCULO 21 (HORARIOS). - Los horarios autorizados para operar en el transporte regular corresponderán al estudio de ruta realizado previamente, teniendo presente las estadísticas de horas pico de flujo de usuarios según oferta y demanda, así como las siguientes especificaciones:

1. El servicio regular de transporte cumplirá los horarios de partida como de llegada a destino establecido. No podrá ser modificado o alterado sin la autorización correspondiente.

2. El vehículo deberá ingresar al estacionamiento o carril designado de despacho con una antelación de treinta (30) minutos antes del horario de salida.
3. Se establece una tolerancia máxima de quince (15) minutos de retraso a su partida, a objeto de subsanar detalles de despacho y de cuarenta y cinco (45) minutos para la llegada. Pasado este tiempo, ningún vehículo podrá permanecer en el parqueo o carril de despacho.
4. Si por motivos de fuerza mayor los horarios tanto de salida como de llegada fuesen alterados, el operador deberá dar parte a la Unidad Departamental de Transporte con el debido respaldo correspondiente.
5. La venta de pasajes podrá realizarse hasta cinco (5) minutos antes de su horario de salida.
6. En caso de que se tenga conocimiento oficial o por medio de la prensa el cierre o bloqueo de la ruta, el operador está exento de presentar informe a la autoridad.
7. Los retrasos continuos de los horarios establecidos en el presente reglamento dará lugar al inicio del procedimiento administrativo.

ARTÍCULO 22 (UNIDADES MÍNIMAS REQUERIDAS PARA TRANSPORTE DISCRECIONAL O NO REGULAR). – I. La asignación de ruta para el transporte discrecional o no regular será otorgada por la Unidad Departamental de Transporte a tiempo de conceder la Autorización correspondiente de la Tarjeta de Operaciones.

II. Se determina que el parque mínimo automotor para la asignación de una ruta será de diez (10) vehículos en operación y dos (2) de contingencia, debidamente registradas y certificadas por la Unidad Departamental de Transporte.

III. Para la asignación de una ruta, el operador deberá cumplir con los requisitos legales, técnicos vehiculares y el procedimiento de autorización respectivo, previsto en el presente reglamento.

IV. Por cada diez (10) vehículos adicionales de transporte, el operador deberá contar con dos (2) unidades de respaldo para contingencias.

ARTÍCULO 23 (HORARIO MÍNIMO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO). – I. El servicio discrecional o no regular por sus características no cumplen horarios fijos ni determinados de salida, pero deberá operar mínimamente desde las horas. 05:00 am hasta las 22:30 pm, quedando exceptuados de esta previsión aquellos operadores que presten el servicio en rutas que superan los trescientos (300) kilómetros o cuatro (04) horas continuas de conducción.

II. El servicio de transporte discrecional o no regular deberá prever la cantidad suficiente de vehículos para satisfacer la demanda en horarios pico.

ARTÍCULO 24 (CONTRATOS DE TRANSPORTE DE USO ESPECIAL O EXPRESO). –

I. Los operadores podrán suscribir contratos eventuales para brindar servicios de transporte expreso para delegaciones, equipos u otros, siempre y cuando no afecte la continuidad del servicio público de transporte terrestre autorizado. Estos contratos no podrán establecer ruta, frecuencia y horario por su carácter ocasional.

II. Dichos contratos se considerarán legalmente válidos únicamente cuando sean realizados por escrito y puestos a conocimiento de la Unidad Departamental de Transporte dentro del plazo de veinticuatro (24) horas siguientes a la prestación del servicio, remitiendo al efecto una copia del contrato respectivo y la lista de pasajeros.

III. Para la atención de conflictos por incumplimiento de estos contratos, la parte perjudicada deberá apersonarse a las oficinas de la Unidad Departamental de Transporte instaladas en la Terminales Terrestres, acompañada de la documentación de respaldo correspondiente.

IV. El régimen tarifario no se aplica a los servicios de transporte expreso, sin perjuicio de que, ante el incumplimiento contractual por parte del operador, la Unidad Departamental de

Transporte medie para su debido cumplimiento, o en su defecto aplique las sanciones administrativas que correspondan, previo proceso administrativo.

ARTÍCULO 25 (TRANSPORTE PRIVADO).- I. Este tipo de transporte es aquel donde los vehículos de transporte son de propiedad de la usuaria o usuario, se lleva a cabo por cuenta propia para satisfacer necesidades particulares, no se cobra por el transporte o la necesidad de traslado, por no ser de carácter público.

II. Por su naturaleza este transporte no estará regulado por la presente Ley.

ARTÍCULO 26 (PLAN DE CONTINGENCIAS).- I. Todo operador deberá tener un plan de contingencia en formato físico en las oficinas de atención al usuario (boletería). Dicho plan deberá ser presentado ante la Unidad Departamental de Transporte en el plazo máximo e improrrogable de sesenta (60) días hábiles siguientes a la recepción de su autorización de operaciones, siendo pasible a las sanciones administrativas correspondientes por su omisión.

CAPÍTULO V

DERECHOS OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DE OPERADORES Y USUARIOS, AUTORIZACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO Y TARJETA DE OPERACIÓN

ARTÍCULO 27 (DERECHOS DEL OPERADOR). - Además de los derechos reconocidos en el artículo 24 de la Ley Departamental N° 064, los operadores del transporte interprovincial e intermunicipal, gozarán de los siguientes derechos:

1. Al pago oportuno conforme a la tarifa por el servicio prestado.
2. A la indemnización correspondiente por los daños y perjuicios ocasionados por parte del usuario infractor, previo procedimiento administrativo sancionador que determine responsabilidad.

3. A recibir un trato respetuoso y cordial por parte del personal del Gobierno Autónomo Departamental de Pando y de los usuarios.
4. A la adopción de acciones administrativas ágiles y oportunas ante la vulneración de sus derechos.
5. Al debido proceso y presunción de inocencia dentro de la sustanciación de procesos administrativos sancionadores iniciados en su contra.
6. A la protección efectiva del servicio del transporte público interprovincial e intermunicipal en los términos establecidos en su autorización respectiva.
7. A suscribir libremente contratos de prestación de servicios expresos, sin que ello afecte la prestación de servicios de transporte que le fueron autorizados.
8. A realizar publicidad de sus servicios por todos los medios existentes.
9. A ejercer el derecho de asociación o reunión en la forma prevista en la Constitución Política del Estado.
10. A reemplazar o modificar su parque automotor en la forma prevista en el presente reglamento.
11. A negarse a prestar el servicio de transporte a usuarios que se encuentren bajo influencia de sustancias ilícitas o en estado de embriaguez, precautelando la seguridad de los usuarios y del equipo de conducción.
12. Otros establecidos mediante normativa.

ARTÍCULO 28 (OBLIGACIONES DEL OPERADOR). - Además de las obligaciones previstas en el artículo 25 de la Ley Departamental N° 064, el operador de transporte deberá cumplir las siguientes:

- I. Con los Administradores de la Terminales Terrestres:

1. Pagar oportunamente los cánones de arrendamiento de las instalaciones de las Terminales cuando corresponda.
2. Cumplir las regulaciones o disposiciones de operación que establezca la Administración de Terminal.
3. Otras establecidas mediante norma departamental expresa.

II. Generales:

1. Prestar el servicio de transporte público de manera continua, en la forma prevista en su autorización correspondiente.
2. Registrar a todos sus vehículos en los Municipios del Departamento de Pando, con carácter previo a la operación del servicio de transporte.
3. Gestionar ante la Unidad Departamental de Transporte en forma anual su respectivo certificado de antecedentes de administración y operación
4. Difundir por todos los medios de información pública los derechos y obligaciones de los usuarios, sean éstos audiovisuales o escritos.
5. Aplicar correctamente las tarifas vigentes.
6. Anunciar por altavoz, medios visuales o audiovisuales, los horarios de salida y estimación de llegada de sus unidades de transporte.
7. Establecer un procedimiento de abordaje de usuarios.
8. Velar por el cumplimiento estricto de los itinerarios, frecuencias, horarios y tiempos de viaje autorizados, cuando corresponda.
9. Asegurarse que sus conductores ejerzan funciones en pleno uso de sus facultades físicas y mentales.
10. Velar por el correcto relevo de sus conductores, cuando corresponda.

11. Disponer que sus conductores se reporten en la oficina de tránsito al salir y/o llegar a las terminales, así como en los puestos de control establecidos a lo largo del recorrido.

12. Cumplir la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre, el Código de Tránsito y sus reglamentos correspondientes.

13. Conservar los vehículos motorizados en condiciones de seguridad, comodidad e higiene, debiendo en caso necesario prever la sustitución por unidades nuevas y seguras para el usuario, conforme establece el presente reglamento.

14. Contar con su Póliza y seguro vigente.

24. Respetar y cumplir las normas de medio ambiente y biodiversidad relativa al servicio.

III. Con los Usuarios:

1. Brindar al usuario toda la información relacionada a la prestación del servicio que le sea solicitada.

2. Exhibir en lugar visible de sus oficinas los datos relativos al operador y a la prestación del servicio.

3. Disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos necesarios para facilitar el ascenso y descenso del usuario y su equipaje, en condiciones razonables de comodidad.

4. Brindar atención preferencial al adulto mayor, personas con capacidades diferentes o especiales, mujeres embarazadas y con niños pequeños.

ARTÍCULO 29 (PROHIBICIONES PARA LOS USUARIOS). - Además de las prohibiciones contenidas en el artículo 29 de la Ley Departamental N° 064, le queda terminantemente prohibido a los usuarios del transporte terrestre interprovincial e intermunicipal, realizar lo siguiente:

1. Ingerir bebidas alcohólicas, fumar y otras que ocasionen malestar a los usuarios antes o durante el viaje.

2. Conversar y distraer al conductor mientras conduce.
3. Realizar actos contrarios a la moral y las buenas costumbres.
4. Perturbar la tranquilidad y/o sueño de los demás usuarios con vociferación, ruidos, o música con demasiado volumen.
5. Viajar de pie en lugares no autorizados, ni acondicionados al efecto, tales como: pasillo, buzones de carga, parrilla y cabina del conductor.
6. Lanzar residuos al interior del vehículo y fuera de él, en desmedro de la higiene y del medio ambiente.
7. Otros determinados mediante normativa departamental expresa.

ARTÍCULO 30 (DERECHOS DE LOS USUARIOS).- El usuario goza de todos los derechos expuestos en la Ley 64 en su Artículo 27.

ARTÍCULO 31 (PERSONAL DEL OPERADOR). – I. En el servicio de transporte público regular, el personal administrativo mínimo en oficinas será:

1. Un administrador que represente al operador.
2. Un personal para la emisión de pasajes.
3. Un personal para la recepción de equipajes y encomiendas.
4. Un Cargador o Cargadores de equipaje y encomienda.

II. En el servicio de transporte público discrecional o no regular, el personal mínimo para la oficina será:

1. Un administrador autorizado para la venta de pasajes e información.
2. Un encargado de equipajes y encomiendas.

ARTÍCULO 32 (OBLIGACIONES DEL PERSONAL ADMINISTRATIVO). – I. Todo el personal administrativo del operador deberá estar identificado, con uniforme y credencial visible.

II. El administrador o responsable de la venta de pasajes e información deberá estar de forma permanente en las instalaciones de atención al usuario mientras se preste el servicio. Esta persona deberá estar investida con amplias potestades de decisión para atender y resolver los problemas o reclamo relativo a la operación del servicio de transporte.

ARTÍCULO 33 (HOJA DE RUTA). – Todos los operadores al momento de la partida deberán contar con su respectiva hoja de ruta correctamente llenada, en formulario pre - impreso de su ente matriz y debe consignar los siguientes datos:

1. Nombre del operador.
2. Nombres del Conductor titular y el relevo (cuando corresponda).
3. Número de Licencia del conductor y del relevo (cuando corresponda).
4. Rol de relevo y/o horarios del conductor (cuando corresponda).
5. Origen y destino de salida.
6. Número de placa del vehículo.
7. Hora de salida.
8. Lista de pasajeros (nombres y apellidos) y el número de su cedula de identidad.

ARTÍCULO 34 (LICENCIA DE CONDUCIR). – El conductor deberá portar permanentemente su respectiva licencia de conducir vigente, categoría “A”, “B” o “C” según el tipo de vehiculó y su certificado emitido por la Unidad Departamental de Transporte, autorizado como conductor de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal.

ARTÍCULO 35 (DE LOS CONDUCTORES). – Todo vehículo de servicio público deberá contar con lo siguiente:

1. Cada vehículo de transporte público interprovincial o intermunicipal constará mínimamente de un conductor titular.

2. Aquellos servicios de transporte público cuyas rutas superen los trescientos (300) kilómetros y/o las cuatro (4) horas de conducción continuas, deberán adicionalmente contar con un conductor de relevo y un ayudante.

ARTÍCULO 36 (DERECHOS DEL CONDUCTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE INTERPROVINCIAL E INTERMUNICIPAL). - Los conductores de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal, de manera enunciativa y no limitativa, tendrá los siguientes derechos:

1. A rehusarse a conducir por más de cuatro (4) horas continuas en el transporte público terrestre.
2. A negarse a conducir o seguir conduciendo cuando eventualmente adolezca de problemas de salud que le impidan continuar el viaje, para evitar exponer su vida en peligro y la de los pasajeros.
3. A una remuneración justa conforme a ley por parte del operador como empleador.
4. A rehusarse a conducir o continuar el viaje en una ruta peligrosa que pongan en riesgo su seguridad física y de los usuarios.
5. A denegar el ascenso de personas en estado de ebriedad, drogadictos o con signos de violencia que causen malestar o pongan en peligro la integridad física y seguridad de los demás usuarios.
6. A recibir un trato amable y respetuoso tanto de los usuarios como del operador.
7. A resistirse a conducir un automotor que se encuentre en mal estado mecánico o con desperfectos, o carezca de los equipos, llantas, herramientas, botiquines de primeros auxilios y documentación necesaria para la prestación del servicio.
8. Otros establecidos mediante norma departamental expresa.

ARTÍCULO 37 (OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE INTERPROVINCIAL E INTERMUNICIPAL).- Los conductores del transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal deberán cumplir las siguientes obligaciones:

1. Estar registrado en la base de datos y habilitado por la Unidad Departamental de Transporte.
2. Conducir correctamente el vehículo que le sea asignado para la prestación del servicio de transporte, cumpliendo con el horario e itinerario cuando corresponda.
3. Portar permanentemente su respectiva licencia de conducir y certificado como conductor de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal vigentes.
4. Cuidar su aseo e higiene personal.
5. Brindar un trato adecuado y respetuoso a los usuarios.
6. Presentar la lista de pasajeros a la Unidad Departamental de Transporte, salvo el servicio de transporte cuya ruta sea intermunicipal y urbana-urbana que estarán exentos de esta obligación.
7. Prestar el servicio de transporte regular con el personal de conducción establecido en el presente reglamento.
8. Apersonarse ante las oficinas de la Unidad Departamental de Transporte establecidas en las Terminales para realizar la prueba de alcoholemia, antes de su partida e inicio de actividades.
9. A esperar un periodo mínimo de una (1) hora a los usuarios, tanto en las partidas como en el retorno en los términos establecidos en los contratos de transporte expreso, salvo acuerdo mutuo respecto de la modificación de horario.

10. Ejecutar el relevo del conductor cuando corresponda al término de las cuatro (4) horas de conducción continua.
11. Descansar mínimamente dos (2) horas antes de volver a conducir en rutas que superen los trescientos (300) kilómetros y/o las cuatro (4) horas de conducción continuas.
12. Velar por las condiciones de higiene, salubridad y seguridad dentro del vehículo.
13. Conservar el orden, protección y atención de los pasajeros. En caso de identificar a bordo del vehículo a una persona en estado de ebriedad, drogadictos o con signos de violencia, el equipo de conducción procederá a dejarlo en custodia de la autoridad policial de la población más cercana, sin perjuicio de las demás acciones legales que correspondan.
14. Garantizar la seguridad de los equipajes que transporta.
15. Representar al operador ante las autoridades que ejercen el control en la ruta.
16. Estacionar el vehículo en el lugar y/o carril correspondiente, con la antelación establecida en el presente reglamento.
17. Conducir el vehículo con las puertas cerradas, mientras éste se encuentre en movimiento.
18. Realizar inspección técnica rutinaria antes y durante el viaje respecto del correcto funcionamiento de las partes eléctricas, hidráulicas, mecánicas y accesorios de seguridad del vehículo de transporte bajo su responsabilidad.
19. Otras establecidos mediante norma.

ARTÍCULO 38 (MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS).- La revisión e inspección técnica y mantenimiento rutinario de los vehículos destinados al transporte terrestre interprovincial e intermunicipal de pasajeros y carga se efectuara de manera continua y periódica por cuenta del propietario o conductores de los vehículos, mismos que deberán ser supervisados por los operadores al cual pertenecen.

ARTÍCULO 39 (ACREDITACIONES).- Los operadores de transporte de carga y pasajero acreditarán a sus conductores, con el certificado como conductor de transporte terrestre interprovincial e intermunicipal vigente emitido por la Unidad Departamental de Transporte.

ARTÍCULO 40 (AUTORIZACIÓN Y SOLICITUD DE VERIFICACIÓN DE DISPONIBILIDAD DE RUTAS).

I. Las personas civiles interesadas en desarrollar actividades en el Departamento de Pando, en materia de transporte terrestre interprovincial y/o intermunicipal, previo al inicio de su trámite de autorización de operaciones de transporte deberá solicitarse de manera escrita la verificación de disponibilidad de ruta en la que se desea a futuro operar dirigida a la Unidad Departamental de Transporte, especificando el tramo.

II. La Unidad Departamental de Transporte procederá a la verificación respectiva de la ruta solicitada, previa verificación de los operadores pre-existentes; en caso de ser procedente, extenderá una certificación de disponibilidad de ruta en el plazo máximo de diez (10) días hábiles administrativos siguientes a la fecha de ingreso de la solicitud, que podrán ser ampliados por hasta cinco (05) días hábiles adicionales en razón de la distancia.

III. En caso de no existir la disponibilidad de ruta, el solicitante podrá modificar su solicitud en un plazo máximo de cinco (05) días hábiles administrativos computables a partir de su notificación con el oficio de respuesta que especifica la observación, caso contrario se considerará desestimada su solicitud.

ARTÍCULO 41 (TARJETAS DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE). – I. El Gobierno Autónomo Departamental de Pando se constituye en la única entidad con atribución suficiente de autorizar, registrar y certificar a los operadores de transporte público interprovincial e intermunicipal terrestre dentro de su jurisdicción y competencia. Esta autorización se hará a través de la Unidad Departamental de Transporte mediante Resolución

expresa. Sin perjuicio de lo expresado, el Gobierno Autónomo Departamental de Pando, por necesidades emergentes y por las competencias que le facultan podrá brindar en forma directa los servicios del transporte público interprovincial e intermunicipal terrestre, en coordinación con los operadores pre-existentes.

II. Las personas o entidades que obtengan la Tarjeta de Operación que les faculte prestar los servicios de transporte público interprovincial e intermunicipal terrestre, serán responsables por el resultado de sus acciones u omisiones en el marco de la normativa vigente.

III. Los operadores de transporte podrán obtener toda la información relativa al otorgamiento de la Tarjeta de Operación de transporte público y los formularios correspondientes a través de la Unidad Departamental de Transporte, debiendo llenar estos últimos con carácter obligatorio.

ARTÍCULO 42 (REQUISITOS LEGALES PARA LA AUTORIZACIÓN DE TARJETAS DE OPERACIÓN). I. Se consideran requisitos legales para obtener la autorización de tarjetas

de operación de transporte público interprovincial e intermunicipal terrestre los siguientes:

1. Formulario de solicitud de habilitación como operador de transporte interprovincial e intermunicipal debidamente llenado, adjuntando poder del representante legal, en copia legalizada y fotocopia simple de la cédula de identidad (registro de Funda empresa si corresponde).
2. Personalidad jurídica o matrícula de comercio, según corresponda, en copia simple.
3. Estatuto orgánico o testimonio de constitución, según corresponda, debidamente actualizado y en fotocopia simple.
4. Formulario de registro de socios, asociados, empresas unipersonales con parque automotor, debidamente llenado.
5. Plan de contingencia.

6. Acta actualizada de socios, asociados o afiliados, conforme corresponda.
7. Fotocopia simple de la Resolución Administrativa emitida por el Viceministerio de Transporte y tarjetas de operación, si corresponde.
8. Certificado de su ente matriz (Federaciones Departamentales legalmente constituidas en el Dpto. de Pando), cuando corresponda.
9. Resolución Municipal de Autorización de parada de origen y destino.
10. Otros establecidos mediante normativa departamental expresa.

II. Toda la documentación deberá presentarse en dos ejemplares debidamente foliados para archivo y acompañar la documentación original para verificación únicamente.

ARTÍCULO 43 (REQUISITOS TÉCNICOS VEHICULARES PARA LA OBTENCIÓN DE LAS TARJETAS DE OPERACIÓN). - I. Todo vehículo automotor para ser habilitado como transporte público deberá cumplir con los siguientes requisitos técnicos:

1. Fotocopia simple del registro único automotor (CRPVA - RUAT).
2. Fotocopia legalizada de transferencia del automotor en caso de no estar a su nombre
3. Fotocopia simple del SOAT de la gestión (expedido por la compañía de seguros).
4. Fotocopia de póliza de seguro de responsabilidad civil a terceras personas.
5. Fotocopia simple de la inspección técnica vehicular emitida por la unidad operativa de tránsito.

II. Toda la documentación antes detallada deberá presentarse en dos ejemplares debidamente foliados.

ARTÍCULO 44 (PROCEDIMIENTO PARA OBTENCIÓN Y AUTORIZACIÓN DE LA TARJETA DE OPERACIÓN). - El procedimiento para la obtención de Autorización de la Tarjeta de Operación será el siguiente:

I. Una vez presentada la personalidad jurídica como entidad civil de transporte y previo control de disponibilidad de rutas, la parte interesada para obtener su autorización de la tarjeta de operación deberá apersonarse ante las instalaciones de la Unidad Departamental de Transporte para presentar formalmente su solicitud, previa cancelación de su tasa correspondiente, para que proceda a realizar su registro, el cual le será comunicado por escrito dentro de las cuarenta y ocho (48) horas siguientes a su recepción.

II. El solicitante realizará el llenado de los Formularios que correspondan en la Unidad Departamental de Transporte, mismos que deberán ser entregados, juntamente con la documentación de respaldo legal y técnico vehicular actualizada en dos ejemplares debidamente foliados.

III. La Unidad Departamental de Transporte verificará el cumplimiento legal del llenado de formularios y su compatibilidad con la documentación de respaldo presentada; de estar todo en orden, se le comunicará que proceda al pago de la tasa departamental de regulación de los vehículos que fueran declarados, cuyo importe será calculado por la misma Unidad Departamental de Transporte a tiempo de ingresar sus datos. Caso contrario se devolverá la documentación observada al solicitante para que la subsane.

IV. Cumplido lo anterior, el solicitante quedará habilitado para programar la fecha de inspección y constancia de condiciones del vehículo para brindar el servicio a través de la Unidad Departamental de Transporte.

V. En la fecha programada, el solicitante deberá apersonarse con su (s) vehículo (s) para realizar la inspección y constancia de condiciones del vehículo para brindar el servicio, en el lugar que se le comunique oportunamente. De practicarse la inspección sin observaciones por parte del personal encargado de la misma, se informará al respecto al encargado de la

Unidad Departamental de Transporte en el plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas siguientes, mediante el Acta de inspección correspondiente, debidamente llenada y firmada.

VI. Una vez recibida el Acta antes indicada, el encargado de la Unidad Departamental de Transporte emitirá informe en el plazo de dos (2) días hábiles administrativos siguientes, acompañado todos los documentos presentados por el interesado.

VII. En caso de encontrarse observaciones al estado del o los vehículos a inspeccionarse, el personal encargado comunicará al solicitante, subsanar las mismas y reprogramar una nueva fecha de inspección, repitiéndose el procedimiento anterior.

VIII. La Unidad Departamental de Transporte emitirá la Resolución Administrativa de Autorización de la Tarjeta de Operación para la prestación del servicio público de transporte terrestre, interprovincial e intermunicipal y firmará los mismos, en el plazo máximo de quince (15) días hábiles administrativos siguientes a su recepción.

ARTÍCULO 45 (VIGENCIA Y RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE LA TARJETA DE OPERACIÓN).- I. Vigencia: La Autorización de la Tarjeta de Operación de Transporte Terrestre interprovincial e intermunicipal tendrá vigencia por el periodo de dos (02) año.

II. Renovación:

1. Para la renovación de la respectiva Autorización de la Tarjeta de Operación de Transporte Terrestre, interprovincial e intermunicipal el Operador deberá presentar su solicitud dirigida a la Unidad Departamental de Transporte con treinta (30) días hábiles administrativos de anticipación a su vencimiento, cumpliendo los requisitos y observando lo dispuesto en el presente reglamento.

ARTÍCULO 46 (ASIGNACIÓN DE RECURSOS).- Los ingresos de recursos económicos por concepto de pago por la emisión de Tarjetas de Operación para el transporte

interprovincial e intermunicipal de pasajeros y de carga, será destinado para el cumplimiento de los objetivos de la Unidad Departamental de Transporte.

ARTÍCULO 47 (REVOCATORIA DE LA AUTORIZACIÓN AL OPERADOR).-

I. La revocatoria de la autorización consiste en la suspensión definitiva del título habilitante para la prestación del servicio y procede ante la comisión de faltas muy graves o su reincidencia por parte del operador. Esta sanción será impuesta mediante Resolución Administrativa respectiva previo procedimiento administrativo sancionador.

CAPÍTULO VI

TRANSPORTE DE PASAJEROS Y DE CARGA

ARTÍCULO 48 (INSPECCIÓN DE CALIDAD VEHICULAR). – I. El proceso para la inspección de calidad del parque automotor de los operadores, iniciará con el llenado del formulario de declaración jurada que acredite el estado, condición y calidad del parque automotor, cuya veracidad será comprobada durante la inspección de calidad vehicular, por personal técnico de la Unidad Departamental de Transporte. Dicho formulario deberá ser firmado por el propietario o representante legal, para luego ser presentado ante el encargado de la Unidad Departamental de Transporte.

II. Cumplido lo anterior, el solicitante quedará habilitado para programar la fecha de inspección vehicular a través de la Unidad Departamental de Transporte. En la fecha programada, el solicitante deberá apersonarse con su (s) vehículo (s) para realizar la inspección respectiva, en el lugar que se le comunique oportunamente.

III. Al cumplimiento de lo establecido en la normativa se colocará la viñeta en lugar visible.

IV. Dicha viñeta, deberá especificar la siguiente información:

1. tipo de servicio.

2. ruta según corresponda.

3. nombre o denominación conforme a su personalidad jurídica o matrícula de comercio.

4. Otros establecidos mediante normativa departamental expresa.

VI. Sin perjuicio de lo anterior, la Unidad Departamental de Transporte realizará inspecciones técnicas rutinarias e imprevistas a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones del parque automotor declarado por el operador.

ARTÍCULO 49 (MODIFICACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR). - El retiro, reemplazo o incremento del parque automotor, será de la siguiente manera:

a) Retiro: No requiere de autorización, pero deberá ser informada a la Unidad Departamental de Transporte.

b) Remplazo: Deberá cumplirse previamente el procedimiento de inspección de calidad descrito en el artículo anterior y el pago de la tasa correspondiente.

c) Incremento: Mediante solicitud expresa del operador, acompañada de un estudio de oferta y demanda de la ruta, en coordinación con la Unidad Departamental de Transporte y los Gobiernos Autónomos Municipales de origen y destino. En este caso, se precisará resolución expresa de aprobación por parte de la Gobernación.

ARTÍCULO 50 (BOLETO O PASAJE). -

I. El pasaje es intransferible, válido solamente para la fecha y hora consignada; si no fuera utilizado en dicha ocasión o cancelado en la forma prevista en este Reglamento perderá toda validez, salvo las causas establecidas para su devolución.

II. Todo operador del servicio de transporte público interprovincial e intermunicipal de larga distancia, están en la obligación de emitir un boleto manual o electrónico. Los servicios de transporte cuyas rutas sean urbano-urbanas o intermunicipales, están exentos de la emisión de boletos o pasajes.

III. La prueba del contrato de transporte es el boleto o pasaje; su emisión por el operador y su adquisición por el usuario, implica la aceptación y sometimiento de las condiciones del contrato.

IV. En el reverso del boleto de pasaje o en una hoja anexa al mismo, se estipularán las condiciones del contrato de transporte y en caso de duda respecto de su alcance o contenido, se interpretará en favor de la usuaria o usuario.

V. En la parte frontal del boleto de pasaje deberá estar impreso el siguiente contenido:

1. Denominación o razón social del operador, dirección y número telefónico de referencia.
2. Nombre y apellidos del usuario y/o del titular de la factura.
3. Número de documento de identidad y/o NIT del titular de la factura.
4. Fecha de viaje.
5. Origen y destino.
6. Hora de emisión del boleto.
7. Hora de salida.
8. Precio del pasaje.
9. Tipo de vehículo.
10. Categoría del automotor cuando corresponda
11. Número de asiento.
12. Número de carril de salida.
13. Otros que se establezcan mediante norma departamental expresa.

ARTÍCULO 51 (CONDICIONES DE CONTRATO DEL PASAJE). - El operador de forma obligatoria hará imprimir en el reverso del boleto de pasaje o en una hoja anexa al mismo, los términos del contrato de transporte en forma clara y legible a simple vista, indicando lo siguiente:

1. El tiempo de presentación del usuario en la terminal de origen, el cual no podrá ser inferior a treinta (30) minutos antes de la salida de la unidad de transporte.
2. El carácter intransferible del pasaje, salvo que el usuario notifique al operador del transporte sobre la sustitución consignando los datos del nuevo usuario para fines de registro y control.
3. El pasaje será válido solamente para la fecha y horario que le fue asignado. En caso de no ser utilizado en dicha ocasión perderá toda validez y no podrá revalidarse, salvo que el usuario solicite al operador un cambio del horario de salida, quien con carácter previo verificará la disponibilidad de espacios y de existir éstos deberá cancelarse una penalidad económica equivalente al diez (10%) por ciento del valor total del pasaje, para poder acceder a este cambio.
4. Dentro del servicio de transporte terrestre regular, el equipaje de mano permitido por usuario es de cinco (05) kilos máximos y veinte (20) kilos o medio metro cubico en buzón. En caso de sobrepasar dicho límite el usuario deberá pagar el costo por kilo adicional.
5. En el caso del servicio de transporte terrestre discrecional o no regular, al usuario le está permitido el transporte de cinco (05) kilos de equipaje de mano sin costo adicional.
6. El kilo adicional tendrá un costo de Cinco 00/100 bolivianos (Bs. 5.-) para todas las rutas.
7. El operador extenderá a su vez la guía en exceso de equipaje, la cual se constituye en crédito fiscal (factura) a favor del usuario.
8. Las dimensiones del equipaje de mano deben permitir ubicarlo en el portaequipaje del vehículo.
9. El cuidado del equipaje de mano es de responsabilidad única del usuario.
10. Dejar constancia de que el usuario está asegurado contra accidentes durante el viaje de conformidad al artículo 22 de la Ley Departamental N° 064.

11. No está permitido llevar objetos de valor o frágiles dentro de su equipaje de buzón. Si requiere su transporte por fuerza mayor debe declarar el contenido y/o valor económico al operador para su aprobación, garantía y cuidado de transporte.

12. Está prohibido el transporte de sustancias contaminantes o controladas dentro de los equipajes.

13. El usuario tiene derecho de presentar su reclamo ante las oficinas de la Unidad Departamental de Transporte cada vez que crea ser vulnerados derechos.

ARTÍCULO 52 (LISTA DE PASAJEROS). –

I. A tiempo de realizar cada viaje, el operador deberá emitir una lista de pasajeros con la siguiente información:

1. Denominación o Razón Social del Operador.
2. Nombre y número de licencia del personal de conducción.
3. Número de placa, tipo y clase de vehículo.
4. Origen y destino.
5. Fecha y Hora de salida programada si corresponde,
6. Nombre completo y número de carnet de identidad de los pasajeros.
7. Registro de los menores de edad, que viajan con sus padres o tutores y que por su corta edad estén exentos del pago de pasajes y no tengan asignado asiento.

II. La lista de pasajeros deberá contar con el sello del Organismo Operativo de Tránsito de la terminal terrestre de origen y destino cuando corresponda y entregada al personal de la Unidad Departamental de Transporte, quien realizará la prueba de alcoholemia al o los conductores antes de iniciar el viaje.

III. Los servicios de transporte cuyas rutas sean urbano-urbanas o intermunicipales, están exentos de la presentación de la lista de pasajeros.

ARTÍCULO 53 (RUTAS). - A tiempo de otorgarse la Autorización de la Tarjetas de Operación de Transporte se definirá las rutas de servicio de transporte público terrestre bajo los principios de reciprocidad e igualdad descritos en el presente reglamento, las cuales podrán ser las siguientes:

I. Ruta intermunicipal: Es aquella que deberá ser realizado de un municipio y llega a otro municipio contiguo o no, dentro de la jurisdicción de una provincia del Departamento de Pando.

II. Ruta interprovincial: Es aquella que deberá ser realizada:

1. Desde una provincia con destino a otra provincia, dentro de la jurisdicción del departamento de Pando.

2. De una provincia de un departamento limítrofe con otro departamento limítrofe y llega a la población más próxima de la provincia contigua, respetando acuerdos de reciprocidad limítrofe entre ambos departamentos.

ARTÍCULO 54 (MODIFICACIÓN DE RUTA). – I. Toda modificación de ruta requiere de un previo estudio técnico a cargo de la Unidad Departamental de Transporte y el cumplimiento de los requisitos legales y técnicos previstos en el presente reglamento.

II. A tal efecto, la parte interesada deberá presentar su solicitud ante la Unidad Departamental de Transporte, quien previa evaluación de la documentación presentada y disponibilidad de rutas, emitirá informe técnico motivado en el plazo máximo de diez (10) días hábiles administrativos siguientes a su recepción.

III. En caso de ser procedente, emitirá Resolución administrativa, dentro del plazo máximo de diez (10) días hábiles administrativos, para su notificación correspondiente a la parte interesada.

IV. En caso de negativa, la Unidad Departamental de Transporte emitirá respuesta adjuntando su informe técnico de no procedente la solicitud de modificación de ruta y deberá notificarse a la parte interesada dentro el plazo máximo de cinco (5) días hábiles administrativos siguientes. La parte interesada que se considere afectado su solicitud podrá hacer uso de los medios de impugnación previstos conforme a normativa vigente.

ARTÍCULO 55 (CONTROL EN LAS RUTAS). – I. La Unidad Departamental de Transporte elaborará un cronograma de control de ruta de manera continua, en coordinación con el organismo operativo de tránsito para realizar el control de seguridad durante el viaje en todas las rutas interprovinciales e intermunicipales a los vehículos de operadores aleatoriamente seleccionados y con preferencia en rutas que presenten mayor incidencia de accidentes. Este control, será reforzado considerando las épocas del año en las que exista un alto tráfico vehicular.

II. La Unidad Departamental de Transporte en coordinación con el organismo operativo de tránsito, realizará operativos de alcoholtest en todas las rutas del Departamento de Pando, desplegando al efecto a su personal de inspectoría encargado de las labores de fiscalización y control.

ARTÍCULO 56 (ITINERARIO). –

I. Cuando se establezca un itinerario dentro de una ruta de servicio de transporte público terrestre, el mismo no faculta a los operadores a establecer terminales o realizar paradas en los puntos especificados en su autorización respectiva, bajo pena de encuadrar su conducta en la infracción administrativa de cabotaje, pasible a las sanciones previstas en el presente reglamento y su Ley.

II. En estos casos, los Gobiernos Autónomos Municipales no podrán emitir autorizaciones de paradas a los operadores que pasen por su municipio y/o lo soliciten.

ARTÍCULO 57 (DEL EQUIPAJE). –

1. Se considera equipaje a los bienes de uso personal que lleva consigo el usuario, el cual deberá cumplir las medidas y peso establecido en este reglamento.
2. El usuario de transporte regular tiene derecho de llevar cinco (5) kilos de equipaje de mano, más veinte (20) kilos o medio metro cubico de equipaje en buzón, el excedente será sujeto a pago adicional.
3. El operador deberá emitir un ticket de identificación para cada equipaje depositado en buzón, siendo responsable de su transporte. A la recepción del equipaje, deberá verificarse que el usuario no deposite productos prohibidos de transporte, como ser: líquidos inflamables, sustancias controladas o peligrosas, mercadería de contrabando, objetos de alto valor tales como joyas, divisas u otros que no se consideren objetos de uso común.
4. En caso de que el usuario requiera transportar objetos de valor dentro de su equipaje, deberá realizar una declaración por escrito y mostrar su contenido al operador de transporte para su aprobación correspondiente, cuyo cobro se hará en consenso entre ambas partes a objeto de que el operador asuma la responsabilidad por los mismos en caso de pérdidas, extravíos o deterioro.
5. Cuando el usuario requiera transportar dentro de su equipaje objetos o bienes frágiles, deberá realizar una declaración de costo para la aprobación de su transporte, cobro y cuidado por parte del operador.
6. Por ningún motivo será considerado equipaje el transporte de mascotas, víveres, mercadería, artefactos, productos perecederos u otros que superen los pesos o medidas establecidas en este articulado.

ARTÍCULO 58 (EQUIPAJE DE MANO). –

1. Se considera equipaje de mano aquellas pertenencias de uso personal del usuario que lleva consigo, tales como: frazada, almohada, sacón, abrigo, maletín de mano, equipos electrónicos personales, entre otras.
2. Todo usuario tiene derecho de llevar consigo un máximo de hasta cinco (5) kilos como equipaje de mano y su volumen no podrá exceder el derecho de espacio de terceros. El equipaje de mano deberá tener un volumen que quepa en la porta equipajes del interior del vehículo.
3. Está prohibido el transporte de armas de fuego, objetos corto-punzantes o de contundencia dentro del equipaje de mano.
4. Todo usuario es responsable de su equipaje de mano, su pérdida o extravío no será de responsabilidad del conductor u operador de transporte.

ARTÍCULO 59 (RESPONSABILIDAD POR EL EQUIPAJE). –

1. El transporte de equipaje y la responsabilidad del operador respecto al mismo, comienza cuando expide el ticket y termina cuando entrega al usuario su equipaje.
2. El operador entregará al usuario su equipaje en las mismas condiciones en que lo recibió en la terminal de origen, presumiéndose su buen estado, salvo constancia en contrario.
3. Se deja claramente establecido, que la responsabilidad sobre el equipaje no alcanza al contenido que el operador desconozca.

ARTÍCULO 60. (EXTRAVÍO Y/O PÉRDIDA DEL EQUIPAJE). –

1. La pérdida total o parcial del equipaje registrado, es de única y absoluta responsabilidad del operador.
2. El operador está obligado a concluir la búsqueda del equipaje en el plazo máximo de cuarenta y ocho (48) horas computables a partir del arribo del usuario. Si al concluir el término no fuese encontrado, el operador deberá reponer su valor declarado al usuario, en el

50 % (Cincuenta por ciento) del costo total del equipaje declarado según factura en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles siguientes al arribo del viaje. Si el operador no cumple con la reposición, el usuario podrá hacer uso de su derecho a reclamo por la vía administrativa, acudiendo ante la Unidad Departamental de Transporte.

3. Si el valor del equipaje no fue declarado y se extravía durante su transporte, el operador deberá indemnizar al usuario pagando el valor máximo de peso permitido de veinte (20) kilos.

4. En el servicio discrecional o no regular solo se autoriza al usuario un equipaje de mano el cual está bajo su propia responsabilidad y cuidado.

ARTÍCULO 61. (DEPÓSITO Y GUÍA DE ENCOMIENDA). - I. Cuando un usuario realice un contrato de transporte de encomienda, a tiempo de depositarla el operador deberá extender una guía en constancia que contendrá los siguientes datos:

1. Denominación o razón social del operador.
2. Lugar y fecha de emisión.
3. Datos del remitente, nombre y apellidos paterno y materno, número telefónico y de cedula de identidad.
4. Nombre y apellidos del usuario, y número telefónico.
5. Origen y destino de la encomienda.
6. Tipo y estado de embalaje.
7. Precio del transporte.
8. Declaración del contenido y/o valor económico de la encomienda, en la que se consigne la firma del remitente.
9. Especificidad del carácter frágil de la encomienda cuando corresponda.
10. Dirección del remitente y destinatario de la encomienda.

II. La extensión de la guía de encomienda no exime al operador del cumplimiento de obligaciones tributarias correspondientes.

III. La encomienda depositada deberá ser claramente identificada por el remitente, debiendo llevar en forma precisa los siguientes datos:

1. Nombre y apellido del destinatario.
2. Número de teléfono
3. Destino
4. Número de guía
5. Datos del remitente.

ARTÍCULO 62. (COSTOS DE ENVÍO DE ENCOMIENDA). –

I. Los cobros por el servicio de transporte de encomienda se sujetarán a los siguientes parámetros:

1. El costo de la encomienda transportada por kilo es de Bs. 5.- (Cinco 00/100 bolivianos) en todas las rutas en el departamento de Pando.
2. En casos de transporte de objetos o bienes por volumen, el cobro se realizará a razón de Bs. 30.- (Treinta 00/100 bolivianos) por saco tamaño castaño.
3. En las encomiendas de costo declarado, el cobro será del Diez por Ciento (10%) del valor declarado.
4. En caso de transporte de sobres, el costo será de Bs. 10.- (Diez 00/100 bolivianos). Tanto el usuario como el operador deberán constatar que el valor de dicha documentación no exceda cien (100) veces el valor cobrado por el envío, caso contrario el operador está en su derecho de cobrar por el servicio conforme a la responsabilidad asumida.

II. Todos los operadores que presten servicio de encomienda deberán presentar sus planillas de cobro ante la autoridad competente departamental los mismos que serán sujetos a fiscalización.

ARTÍCULO 63. (NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL TRASLADO DE ANIMALES).

- El operador permitirá el traslado de animales domésticos o mascotas, siempre que se cumplan las siguientes normas de seguridad:

I. Presentar el certificado de sanidad que acredita que el animal recibió todas las vacunas correspondientes a su raza, peso y edad.

II. Entregar al animal en jaula especial que le permita viajar en condiciones adecuadas de seguridad e higiene.

III. Informar al operador por lo menos con dos (02) horas de anticipación a la realización del viaje, a fin de que el operador disponga de un espacio adecuado para el transporte del animal y con ventilación suficiente.

IV. La franquicia de equipaje del usuario no incluye el peso del animal, jaula y alimentos, sino que éstos se pagarán en calidad de exceso de equipaje.

V. El operador no podrá negar el transporte de animales domésticos, cuando el usuario cumpla con los requisitos antes señalados.

VI. En el caso de personas no videntes que viajen solos y precisen ir acompañados de animales entrenados como guía o lazarillos, excepcionalmente éstos podrán realizar el viaje al interior del vehículo de transporte y de manera libre, debiendo adoptarse las medidas necesarias de seguridad, higiene y respeto al derecho de los demás usuarios.

ARTÍCULO 64. (SUSPENSIÓN DEL SERVICIO). –

I. Los Operadores solo podrán interrumpir la prestación del servicio por motivos de fuerza mayor o caso fortuito debidamente respaldado con documentación, el mismo que

inmediatamente sucedido el impedimento, deberá ser presentado mediante nota escrita a la Unidad Departamental de Transporte.

II. Para los casos de suspensión programada por diferentes motivos debidamente justificados, este deberá ser comunicado de forma escrita a la Unidad Departamental de Transporte con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación, haciendo conocer las causas que originaron la suspensión del servicio y el tiempo estimado en el que se restablecerá.

ARTÍCULO 65. (SEGURO DE CARGA). –En cualquier caso, la contratación de seguros a la carga declarada corresponde al usuario. Los operadores del servicio público de transporte de carga son responsables únicamente del traslado de bienes declarados por el usuario en las condiciones que le fue entregado.

ARTÍCULO 66. (PÉRDIDAS Y DAÑOS).– Los Operadores del servicio público de transporte de carga son responsables de las pérdidas o daños que sufrieran los bienes, productos, mercaderías y animales que transporten, desde el momento en que recibe la carga hasta que lo entreguen a su destinatario.

CAPÍTULO VII

INSPECCIONES Y VERIFICACIONES

ARTÍCULO 67. (REGISTRO DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE). - La Unidad Departamental de Transporte administrará el Registro Departamental de Transporte Público Terrestre, ya sea de alcance interprovincial o intermunicipal, que contará con una base de datos de los operadores, de su personal y operaciones del servicio en general.

ARTÍCULO 68. (PERSONAS, OPERACIONES O ACTOS SUJETOS A REGISTRO). -

I. Deberán inscribirse en el Registro Departamental de Transporte Público Terrestre los siguientes:

1. Operadores de transporte interprovincial e intermunicipal y sus respectivos representantes legales.
2. Fiscales, Jefes o Responsables de fiscalización técnica operativa de los operadores.
3. Socios, asociados, miembros o integrantes de un operador de transporte.
4. Conductores habilitados para prestar el servicio de transporte, sean titulares o de relevo.
5. Responsables de oficinas de atención a usuarios.
6. Administradores de Terminales Terrestres.

II. Todo trámite de inscripción concluirá con la emisión de una certificación que acredite su registro correspondiente, la cual será expedida por la Unidad Departamental de Transporte.

ARTÍCULO 69. (FISCALES, JEFES O RESPONSABLES TÉCNICOS OPERATIVOS). –

I. Los operadores del servicio de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal deberán acreditar y registrar ante la Unidad Departamental de Transporte a sus fiscales, jefes de transporte o responsables de fiscalización técnica operativa, en el plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles a partir de la vigencia del presente reglamento, debiendo presentar la siguiente documentación:

1. Fotocopia simple de las cédulas de identidad del designado.
2. Memorándum de designación o contrato de trabajo.

II. La acreditación y registro de este personal deberá ser revalidada o actualizada en forma anual.

ARTÍCULO 70. (OBLIGACIONES DE LOS FISCALES, JEFES O RESPONSABLES TÉCNICOS OPERATIVOS). - Los fiscales, jefes o responsables de fiscalización técnica operativa estarán a cargo de la implementación de las medidas de seguridad de operaciones y control interno en la prestación del servicio de transporte, a tal efecto serán responsable de:

1. Presentar ante la Unidad Departamental de Transporte el manual de procedimiento operativo interno del operador y el plan de mantenimiento del parque automotor del operador.
2. Preparar el plan de contingencia y primeros auxilios.
3. Llevar un registro interno del parque automotor del operador.
4. Controlar el correcto desempeño del equipo de conducción.
5. Llevar un registro y control adecuado de los conductores y relevos acreditados.
6. Atender y dar soluciones a los reclamos de los usuarios.
7. Coordinar con el inspector de investigación de accidentes (IIA) y demás personal de la Unidad Departamental de Transporte.
8. Coordinar con el personal administrativo de sus oficinas de origen y destino para dar una respuesta oportuna e inmediata a la autoridad competente.
9. Otros que resulten necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

ARTÍCULO 71. (INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES). –

I. Cuando ocurran incidentes o accidentes de tránsito producidos, involucrados u ocasionados por vehículos de transporte público terrestre interprovincial o intermunicipal debidamente autorizadas para la prestación de este servicio, la Unidad Departamental de Transporte dará inicio a una investigación en la vía administrativa a través de su personal designado al efecto. Esta investigación comprenderá todo lo ocurrido desde el momento de partida del vehículo de transporte en la prestación del servicio hasta el momento en que abandona el vehículo el último pasajero.

II. Para efectos de dicha investigación, se considera incidente cuando existen sólo daños materiales y accidente cuando además se afecte la integridad física del personal de conducción y/o pasajeros.

III. Dicha investigación tendrá por finalidad principal la prevención de futuros accidentes e incidentes y en segundo plano, como actuaciones o diligencias preliminares que permitan acumular antecedentes para el inicio de procedimientos administrativos.

CAPÍTULO VIII

RÉGIMEN SANCIONATORIO CONTROL Y FISCALIZACIÓN

ARTÍCULO 72. (FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE). –

I. Para verificar el grado de cumplimiento del presente reglamento por parte de los operadores de transporte, la Unidad Departamental de Transporte contará con inspectores encargados de realizar inspecciones rutinarias, operativos programados e imprevistos, en coordinación con la Policía Boliviana, Fiscalía, Gobiernos Autónomos Municipales y otras instituciones públicas y privadas que coadyuven en sus funciones.

II. Para el cumplimiento de sus funciones, el personal de inspectoría estará debidamente capacitado y contará con los mecanismos, instrumentos, procedimientos, equipamiento y logística necesarios.

ARTÍCULO 73. (CLASIFICACIÓN DE INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS). - Las infracciones en las que incurran los operadores, equipo de conducción y/o administradores de infraestructura se clasificarán en:

1. Leves.
2. Graves.
3. Muy graves.

ARTÍCULO 74. (INFRACCIONES LEVES). - Se consideran infracciones leves las siguientes:

1. Falta de cumplimiento en los tiempos máximos de conducción, relevos y descanso del equipo de conducción.

2. Retrasar o alterar los horarios establecidos de partida.
3. Alterar las frecuencias de operación en forma arbitraria.
4. Introducir carga o mercadería que expidan olores desagradables en el área destinada a usuarios.
5. Negarse a llevar equipos especiales de personas con capacidades diferentes o especiales.
6. No informar al usuario por modificación de horario de salida.
7. Falta de aseo higiénico del baño del automotor.
8. Mala presentación de aseo personal del equipo de conducción.
9. No presentar la lista de usuarios a las autoridades correspondientes, o presentar de forma parcial y con datos erróneos.
10. Desatender la climatización del automotor.
11. Pérdidas de encomiendas y equipajes con valor menor a Bs.2.000.- (Dos Mil 00/100 bolivianos).
12. Manipular al usuario, con jalones, empujones, arrancar el equipaje de las manos u otros.
13. No dar parte a la autoridad competente o disponer de equipajes olvidados o no recogidos.
14. No portar credencial de identificación de operador por parte de su personal.
15. Transportar animales o mascotas sin las medidas de seguridad correspondientes.
16. No cumplir con los términos establecidos del registro de su parque automotor en los municipios de origen y destino.
17. No contar con equipamiento básico de oficina del operador.
18. Mala prestación de servicio de la administración de terminal (información, limpieza, organización, atención, seguridad, otros) hacia los operadores como a los usuarios.
19. No brindar a las autoridades competentes de transporte los ambientes necesarios para instalación de sus oficinas.

20. No retornar a la aplicación de la tarifa oficial de referencia, habiéndose vencido el plazo autorizado para el cobro de la tarifa especial.

21. Emitir boletos de pasaje de forma errónea.

ARTÍCULO 75. (INFRACCIONES GRAVES). - Se consideran infracciones graves las siguientes:

1. Reincidencia de faltas leves.

2. Incumplimiento a los términos de renovación de la autorización, certificados y auto adhesivo o su análogo de operaciones de transporte.

3. No verificar que el personal de conducción esté en perfecto uso de sus facultades físicas y mentales aptas para el manejo de vehículos de transporte.

4. No realizar paradas técnicas o fisiológicas periódicas o solicitadas por los usuarios.

5. Venta de pasajes a través de personas no autorizadas por el operador.

6. Realizar actividades, prestación u ofrecimiento del servicio de transporte, sin ser titular de una autorización para la prestación del servicio.

7. Modificar de forma arbitraria el personal de conducción declarado en la lista de usuarios.

8. Vender pasajes fuera de oficinas del operador.

9. Operar rutas sin autorización de la autoridad departamental competente.

10. Vender pasajes a menores de edad o adultos que llevan menores de edad sin la autorización de la autoridad competente.

11. Extender la venta de pasajes a personas de la tercera edad, sin compañía o que requieran ser acompañados por una tercera persona.

12. Transportar usuarios menores de edad o mujeres embarazadas en los asientos delanteros.

13. Emitir boletos de pasaje de forma errónea de manera intencional o con mala fe, causando perjuicio al usuario.

14. Fomentar la especulación de venta de pasajes por personal ajeno del operador.
15. Pérdida o sustracción parcial de encomiendas y equipajes con valor mayor a Bs.2.000.- (Dos Mil 00/100 bolivianos).
16. Transportar usuarios en los pasillos, buzones y cabina del vehículo.
17. Dejar abandonado a usuarios en las paradas técnicas o fisiológicas.

ARTÍCULO 76. (INFRACCIONES MUY GRAVES). - Se consideran infracciones muy graves las siguientes:

1. Reincidencia en faltas graves.
2. No presentar el plan quinquenal de renovación de parque automotor.
3. Falsificar, alterar, modificar o rellenar con datos falsos la autorización, certificado auto adhesivo o análogo de operaciones de transporte, y de cualquier otro documento expedido por el Gobierno Autónomo Departamental de Pando a través de cualquiera de sus dependencias.
4. Usos de documentos falsificados, material o ideológicamente, tales como autorización, certificado auto adhesivo o análogo de operaciones de transporte, y de cualquier otro documento expedido por el Gobierno Autónomo Departamental de Pando a través de cualquiera de sus dependencias.
5. Prestar el servicio de transporte terrestre público sin la renovación correspondiente de su autorización por la autoridad competente.
6. Cuando el operador es sorprendido operando con vehículos que no cumplen los requisitos en este reglamento, sin el auto adhesivo correspondiente o con vehículos que no consten en los registros de la Unidad Departamental De Transporte.

7. Abandonar, paralizar o suspender la prestación del servicio de transporte con la generalidad de su parque automotor, en una ruta autorizada y sin causa justificada ante la Unidad Departamental de Transporte, por más de treinta días (30) días calendario.

8. Abandonar totalmente por más de noventa (90) días calendario una o más rutas autorizadas, sin causa justificada ante la Unidad Departamental de Transporte.

9. Negar, resistirse u obstruir la labor de los inspectores de transporte.

ARTÍCULO 77. (SANCIONES ADMINISTRATIVAS). - De acuerdo a su gravedad y siguiendo los principios de graduación y proporcionalidad, las infracciones administrativas serán sancionadas de la siguiente manera:

1. Apercibimiento.

2. Multa pecuniaria.

3. Suspensión temporal de operaciones.

4. Multa pecuniaria y suspensión temporal de operaciones.

5. Retiro del auto adhesivo al vehículo de transporte.

6. Revocatoria de la autorización al operador.

ARTÍCULO 78 (APERCIBIMIENTO O LLAMADA DE ATENCIÓN). –

1. La llamada de atención consiste en una advertencia conminatoria hecha por la Unidad Departamental de Transporte ante la comisión de una falta leve. Se aplica sin previo procedimiento administrativo sancionador, con la advertencia de las sanciones que le pueden sobrevenir en caso de reincidencia. A estos efectos, la comisión reincidente de dos faltas leves sin importar su tipicidad, se considerará como falta grave.

2. Esta sanción deberá quedar registrada dentro del Registro Departamental de Transporte para control de antecedentes del kardex de los operadores de transporte y su personal de

conducción, así como también para los administradores de infraestructura relativa al transporte.

ARTÍCULO 79. (MULTA PECUNIARIA). -

I. La multa pecuniaria consiste en la imposición al operador de transporte o administrador de infraestructura relativa al transporte del pago de una cantidad de dinero como sanción administrativa ante la comisión de una falta grave, previo administrativo sancionador.

II. La aplicación de las multas establecidas mediante la Ley Departamental N° 064, seguirá los siguientes criterios de clasificación:

1. Transporte discrecional o no regular.

a. Pequeños operadores: Aquellos que tienen hasta un máximo de diez (10) unidades de transporte, más dos (2) de contingencia, pagarán desde Bs. 100.- (Cien 00/100 bolivianos) hasta Bs. 500.- (Quinientos 00/100 bolivianos).

b. Medianos operadores: Aquellos que tienen hasta un máximo de treinta (30) unidades de transporte, más seis (6) de contingencia, pagarán desde Bs.600.- (Seiscientos 00/00 bolivianos) hasta Bs. 1.000.- (Un mil 00/100 bolivianos).

c. Grandes operadores: Aquellos que tienen a partir de treinta y uno (31) unidades de transporte en adelante, pagarán desde Bs. 1.000.- (Un Mil 00/100 bolivianos) hasta Bs. 2.000.- (Dos Mil 00/100 bolivianos).

2. Transporte regular:

a. Pequeños operadores: Aquellos que tienen hasta un máximo de diez (10) unidades de transporte, pagarán desde Bs.600.- (Seiscientos 00/100 bolivianos) hasta Bs. 1.000.- (Un mil 00/100 bolivianos).

b. Medianos operadores: Aquellos que tienen hasta un máximo de treinta (30) unidades de transporte, pagarán desde Bs. 1.000.- (Un Mil 00/100 bolivianos) hasta Bs. 2.000.- (Dos Mil 00/100 bolivianos).

c. Grandes operadores: Aquellos que tienen a partir de treinta y uno (31) unidades de transporte en adelante, pagarán desde Bs. 2.000.- (Dos Mil 00/100 bolivianos) hasta Bs. 5.000.- (Cinco Mil 00/100 bolivianos).

3. Administración de infraestructura:

a. Terminales Pequeñas: Aquellas que cuentan con un sólo operador, pagarán desde Bs. 1.000.- (Un Mil 00/100 bolivianos) hasta Bs. 2.000.- (Dos Mil 00/100 bolivianos).

b. Terminales Grandes: Aquellas que cuentan con más de un operador, pagarán desde Bs. 2.000.- (Dos Mil 100/00 bolivianos) hasta Bs. 5.000.- (Cinco Mil 00/100 bolivianos).

c. La resolución administrativa sancionadora señalará la infracción cometida, el monto de la multa y plazo de pago de la misma. El pago de multas será realizado en la cuenta corriente fiscal habilitada al efecto.

d. Las multas que no sean canceladas dentro del plazo establecido pagarán un interés penal moratorio del Uno por Ciento (1%) adicional por cada día de retraso estimado sobre el monto total de la multa a pagarse y se procederá a realizar su cobro por la vía coactiva fiscal, de acuerdo a procedimiento establecido.

ARTÍCULO 80. (MULTA PECUNIARIA Y SUSPENSIÓN TEMPORAL DE OPERACIONES). -

I. Esta sanción administrativa podrá aplicarse tanto en la comisión de faltas leves, graves o muy graves, bajo los siguientes criterios:

1. Para el operador de transporte y su equipo de conducción:

- a. Por la reincidencia de faltas leves: Multa pecuniaria al operador de transporte y suspensión de actividades del conductor con el correspondiente vehículo de transporte infractor por cinco (5) días calendario.
 - b. Por faltas graves: Multa pecuniaria al operador y suspensión de actividades del conductor con el correspondiente vehículo de transporte infractor por quince (15) días calendario.
 - c. Por faltas muy graves: Multa pecuniaria al operador y suspensión de actividades del conductor con el correspondiente vehículo de transporte infractor por treinta (30) días calendario.
2. Para el administrador de infraestructura: Multa pecuniaria y suspensión de actividades por treinta (30) días.
 3. Para la aplicación de multas se seguirán los mismos criterios de proporcionalidad establecidos en el artículo anterior de este reglamento.

ARTÍCULO 81. (SUSPENSIÓN TEMPORAL DE OPERACIONES). –

- I. Esta sanción administrativa se aplica a la reincidencia de la comisión de faltas graves. Consiste en instruir la suspensión de la prestación de servicios al operador de transporte o administrador de infraestructura relativa al transporte, por un periodo de tiempo que no excederá los treinta (30) días calendario. Cuando esta sanción recaiga sobre un operador de transporte recaerá sobre todo su parque automotor.
- II. La resolución administrativa sancionadora señalará la infracción, la cantidad de días de suspensión temporal, incluyendo las fechas de inicio y final de la suspensión, concluyendo la misma a las cero horas del día siguiente, debiendo reiniciar sus operaciones automáticamente sin necesidad de instrucción expresa.

ARTÍCULO 82. (REVOCATORIA DE LA AUTORIZACIÓN AL OPERADOR). –

1. La revocatoria de la autorización consiste en la suspensión definitiva del título habilitante para la prestación del servicio y procede ante la comisión de faltas muy graves o su reincidencia por parte del operador. Esta sanción será impuesta mediante Resolución Administrativa respectiva previo procedimiento administrativo sancionador.
2. Si se fijara una revocatoria de la autorización, ya no podrá aplicarse otra sanción prevista en el presente reglamento. La resolución administrativa sancionatoria, señalará la infracción y la fecha de inicio de la revocatoria de la autorización y certificación correspondiente, la que incluirá el retiro del auto adhesivo o su análogo de todo el parque automotor.
3. Una vez impuesta esta sanción, el operador sancionado no podrá tramitar la obtención de una nueva autorización de operaciones de transporte hasta transcurrido un (01) año calendario siguiente a la fecha de su revocatoria.
4. El propietario está en todo el derecho a impugnar la resolución, ante la autoridad competente y de acuerdo a la normativa vigente.

ARTÍCULO 83. (INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR). –

1. La inspección técnica vehicular tiene el propósito de realizar la constatación de condiciones técnicas, mecánicas de funcionamiento y seguridad (de acuerdo a lo establecido a la Ley 821 modificatoria al artículo 191 de la Ley 165) para la circulación de todos los vehículos del transporte terrestre Departamental de pasajeros o carga, con la finalidad de brindar un servicio seguro y de calidad al usuario además de prevenir accidentes y la contaminación ambiental.
2. La inspección técnica vehicular estará a cargo de la entidad pertinente de acuerdo a las competencias y atribuciones establecidas, en tanto se establezca el “Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular” según dispone la Ley N° 165.

3. Todos los vehículos para transitar y prestar el servicio público de transporte deberá portar y tener vigente el certificado de la revisión técnica vehicular otorgado por el Organismo Operativo de Transito de la Policía Boliviana Nacional.

CAPÍTULO IX

RÉGIMEN TARIFARIO

ARTÍCULO 84. (TARIFA OFICIAL DE REFERENCIA). –

I. La Máxima Autoridad Ejecutiva del Gobierno Autónomo Departamental de Pando mediante norma expresa aprobará y publicará el régimen tarifario del servicio de transporte público terrestre en el Departamento, determinando un Tarifario Oficial de Referencia (TOR), que permitirá calcular las tarifas máximas y mínimas de referencia, el cual será revisado conforme lo establece en el artículo 54 de la Ley Departamental N° 064.

IV. El régimen tarifario se aplicará tanto a operadores del servicio público de transporte interprovincial e intermunicipal, como a administradores de infraestructuras de transporte.

ARTÍCULO 85. (TARIFA ESPECIAL O SOLIDARIA). – Los usuarios con capacidades diferentes o especiales tales como: adultos mayores, menores a 2 años de edad, enfermos convalecientes que necesiten ser trasladados, recibirán un descuento en la tarifa, por la prestación del servicio público terrestre por parte del operador:

1. Todos los operadores de transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal están obligados a realizar un descuento del veinticinco por ciento (25%) del costo del pasaje al adulto mayor por cada viaje.

2. En el caso de personas con grado de discapacidad en un cincuenta por ciento (50%) conforme a Ley, tendrán derecho a recibir un descuento del costo pasaje proporcional a su grado de discapacidad.

3. Los menores de hasta los (2) años de edad podrán viajar de manera gratuita ocupando el mismo asiento del acompañante adulto.

ARTÍCULO 86. (VIGENCIA DE TARIFAS). – La vigencia de las tarifas para el servicio público interprovincial e intermunicipal, será por un periodo de dos (2) años las mismas al cumplir este periodo serán revisadas o cuando resulte necesario. Durante este periodo las tarifas permanecerán invariables, mientras no ocurran cambios significativos en los costos operativos relacionados al transporte.

ARTÍCULO 87. (TASAS DEPARTAMENTALES).- Las Tasas de Regulación Departamental de Transporte Terrestre Interprovincial e Intermunicipal será efectuada, mediante Ley Departamental expresa. La actualización de sus valores podrá efectuarse mediante Decreto Departamental.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA (ADECUACIÓN). –

Se establece un plazo máximo de un (01) año calendario computable a partir de la publicación del presente Reglamento en la Gaceta Oficial del Departamento de Pando, para que los operadores de transporte y su personal de conducción, así como los administradores de infraestructura relativa al transporte se adecúen al nuevo marco normativo.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA (CADUCIDAD). –

El incumplimiento de lo establecido en el artículo anterior dará lugar a la caducidad de las autorizaciones existentes hasta la fecha.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA (NORMAS SUPLETORIAS).-

Las normas contenidas en la Ley N° 165 General de Transporte, Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, Ley N° 3988 del 18 de diciembre del 2008, con sus respectivos reglamentos, así como los Decretos Supremos N° 0420 del 03 de febrero del 2010

y N° 659 del 06 de octubre del 2010, serán de aplicación supletoria, para todo lo que no esté definido en la Ley Departamental N° 064, el presente reglamento y no resulte contrario a sus disposiciones.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

DISPOSICIÓN UNICA DEROGATORIA. Se abroga y derogan todas las disposiciones contrarias al presente Decreto Departamental.

DISPOSICIONES FINALES

DISPOSICIÓN FINAL UNICA (RESOLUCIONES ADMINISTRATIVAS). –

I. Para el cumplimiento del presente Reglamento a la Ley Departamental N° 064, la Unidad Departamental de Transporte, mediante resolución administrativa podrá desarrollar e implementar aspectos regulados por el presente reglamento.

II. Los señores Secretarios Departamentales en sus respectivos despachos quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto Departamental.

Cobija, de 2024

FDO. Dr. German Regis Richter Alencar

GOBERNADOR EN EJERCICIO DEL GOBIERNO AUTONOMO DEPARTAMENTAL
DE PANDO

3.3. Objetivo de la propuesta

El objetivo de la propuesta es proporcionar al Gobierno Autónomo Departamental de Pando la actualización al Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, para dar solución al problema de su inaplicabilidad.

3.3.1. Fin de la Propuesta

El fin de la propuesta es contribuir al cumplimiento de la normativa que regula, planifica, coordina, controla, fiscaliza, así como gestiona el servicio terrestre interprovincial e intermunicipal de pasajeros y carga del Departamento de Pando.

3.3.2. Objetivos Específicos

- Analizar los fundamentos jurídicos que permitan la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.
- Determinar los elementos necesarios para contar con disposiciones solidarias en las tarifas a implementar y que favorezcan a los grupos vulnerables de la sociedad.
- Establecer los componentes necesarios para determinar el régimen sancionatorio de la normativa en estudio.

3.3.3. Meta.

Aplicación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, en toda su jurisdicción.

3.3.4. Indicadores

A través de la actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, evitara abusos a los usuarios, contando con un régimen sancionatorio al incumplimiento de la normativa.

- Reglamento.
- Cumplimiento de obligaciones y prohibiciones.

- Sanciones de acuerdo al nivel de infracciones.

3.4. Tamaño de la Propuesta

Elaboración de la Propuesta de actualización al Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

3.4.1. Variables determinantes de la propuesta

Variable interna: Propuesta de actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

Variable externa: Aplicación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

3.4.2. Tamaño de la Población

Se considera población beneficiaria al conjunto de actores que intervienen en la aplicación de la normativa, como los usuarios, operadores y choferes

3.4.3. Las condiciones internas y externas que está sujeta la propuesta

Condiciones internas: El Gobierno Autónomo Municipal de Pando no cuenta con el respaldo material del Decreto Departamental 09/2017 de Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, por lo cual la normativa no se puede aplicar por mandato de su Disposición Transitoria Tercera, ocasionan problemas en la fiscalización de los servicios que prestan los operadores a los usuarios.

Condiciones externas: Provoca abusos a los usuarios e incumplimiento de la normativa por parte de los operadores de servicios de transporte terrestre de personas y carga.

3.4.4. Localización

Departamento de Pando del Estado Plurinacional de Bolivia.

3.5. Ingeniería de la Propuesta

3.5.1. Idea del Proyecto

Proponer la actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

3.5.2. Marco Lógico

Para un mejor entendimiento de los objetivos planteados se desarrolla el Marco Lógico a través del Árbol del problema y de la Matriz del Marco Lógico de la siguiente manera:

Árbol del Problema

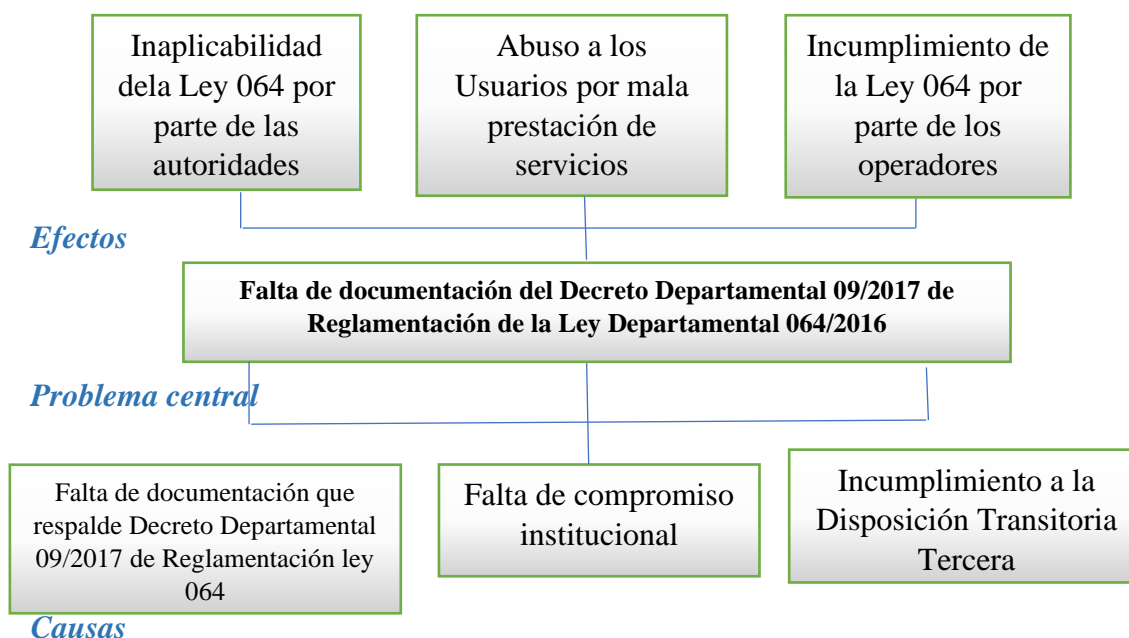


Figura 2. Árbol del Problema

Fuente: Elaboración propia

Matriz del Marco Lógico

El análisis de los objetivos permite describir la situación futura a la que se desea llegar una vez se han resuelto los problemas. Consiste en convertir los estados negativos del árbol de problemas en soluciones, expresadas en forma de estados positivos. De hecho, todos esos estados positivos son objetivos y se presentan en un diagrama de objetivos en el que se observa la jerarquía de los medios

y de los fines. Este diagrama permite tener una visión global y clara de la situación positiva que se desea. (Oregón y Colaboradores, 2005)

Tabla 1.

Matriz del Marco Lógico

Objetivos	Descripción Narrativa	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
Objetivos de Largo Plazo	Aplicación plena de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.	Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.	Incumplimiento a la Disposición Transitoria Tercera de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.	Falta de documentación que respalde el Decreto Departamental 09/2017 de Reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.
Objetivos de Mediano Plazo	Fortalecer la gestión del Gobierno Autónomo de Pando a través de colaboración interinstitucional con la Carrera de Derecho en la Modalidad de Graduación	Propuesta de actualización de Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.	Proyecto de Grado de Propuesta de actualización de Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.	Falta de Propuesta de actualización de Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando que impide su aplicación.
Objetivos Específicos	Elaboración actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.	Proyecto de grado sobre actualización de Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.	Proyecto de grado aprobado en defensa pública.	Falta de aprobación del proyecto de grado impide cumplimiento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

Fuente: Elaboración Propia

3.5.3. Ejecución

La ejecución del proyecto se la realizo de acuerdo al siguiente cronograma:

Tabla 2.

Cronograma de Actividades Gestión 2024

ACTIVIDADES	abril				mayo				junio				julio			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Aprobación tema																
Aprobación de Perfil																
Investigación documental																
Desarrollo de objetivos																
Aplicación de Metodología de Investigación de Campo																
Elaboración de actualización de reglamento																
Revisión de Informe Final																
Defensa Pública																

Fuente: Elaboración Propia

3.5.4. Evaluación

La evaluación académica será realizada por la Carrera de Derecho, del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Amazónica de Pando, a través de la Unidad de Modalidad de Graduación conforme el reglamento, procederá a la evaluación del presente proyecto de grado titulado Actualización del Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando. La evaluación institucional será realizada por el Ejecutivo del Gobierno Autónomo de Pando a través de la Unidad Departamental de Transporte, para

su aprobación por parte del Gobernador del Departamento de Pando y sus Secretarios Departamentales.

3.5.5. Presupuesto

En toda investigación es muy importante considerar los recursos financieros que requiere el proyecto para llegar a buen término. En principio, es importante saber con qué recursos se cuenta, para poder determinar qué es lo que se deberá adquirir, y en función de ello hacer un presupuesto que permita, desde el inicio, gestionar las fuentes de financiamiento. (Arias, 2012)

El presupuesto refleja el gasto del estudiante para la elaboración y presentación previa a los docentes de modalidad de graduación de la Carrera de Derecho de la Universidad Amazónica de Pando y las Autoridades del Gobierno Autónomo Departamental de Pando.

Tabla N° 3.
Presupuesto

N°	ITEMS	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNIT.	TOTAL Bs.
1	Empastados	Unidad	6	65.00	390.00
2	Fotocopias	Páginas	1000	0.25	250.00
3	Anillado	Unidad	10	15.00	150.00
4	Papel bond	Paquetes	6	45.00	270.00
5	Tinta impresora	tubos	4	80.00	320.00
6	Gasolina	Litros	200	3.75	375.00
7	Biptico	de Páginas	100	0.50	50.00
	presentación	Unidad	30	1.00	30.00
8	Bolígrafo	Unidad	30	5.00	150.00
9	Refrigerio	Unidad	30	5.00	150.00
10	Refresco				
	TOTAL				2.135.00

Fuente: Elaboración Propia

3.5.5.1. Financiamiento de la Propuesta

El financiamiento del presupuesto será erogado por el estudiante del presente Proyecto de Grado.

3.5.5.2. Entidad promotora

La entidad promotora del Proyecto de la Universidad Amazónica de Pando, a través de la carrera de Derecho.

3.5.5.3. Entidad Ejecutora

La entidad ejecuta del Proyecto es el Gobierno Autónomo Departamental de Pando.

3.5.3.4. Entidad Operadora

La entidad operadora del Proyecto es la Unidad Departamental de Transporte.

CAPÍTULO IV

LOS RESULTADOS Y ALCANCES

4.1. Resultados

Análisis de Entrevista

Tabla 4.

Entrevista al Sr. Henry Callisaya Presidente de la Federación del Transporte Libre del Departamento de Pando

Pregunta	Respuesta
1. ¿Usted está de acuerdo con la actualización de la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre?	Si estoy de acuerdo con que se pueda actualizar la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre.
2. ¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen de prohibiciones del operador y del usuario determinado en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?	Si estoy de acuerdo que se pueda actualizar la reglamentación, las prohibiciones para el operador y el usuario determinadas en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre.
¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen tarifario determinado en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?	El régimen tarifario debe tener un tratamiento especial en una mesa de trabajo con el Gobernador de Pando, los transportistas y las organizaciones sociales para su verdadera validación.
4. ¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen sancionatorio determinado en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?	Si estoy de acuerdo de que se reglamente las sanciones y se determinen cuales son para cumplir con la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5.***Entrevista a la Sra. Paula Paxi Suxo Senadora del Departamento de Pando***

Pregunta	Respuesta
1. ¿Usted está de acuerdo con la actualización a la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre?	Si estoy de acuerdo, será de gran ayuda para el sector de transporte en Pando.
2. ¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen de prohibiciones del operador y del usuario determinado en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?	Si la Ley ya lo ha determinado es importante que se reglamente para que no existan dudas y cause problemas tanto al operador como al usuario de un transporte.
¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen de tarifario determinado en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?	Es un tema delicado que debe ser tratado con todos los involucrados, yo creo que este tema debe tener un trabajo separado y un reglamento solo para la parte tarifaria del transporte en el Departamento de Pando.
4. ¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen sancionatorio determinado en la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?	Si es importante que se tenga bien delimitada las sanciones al incumplimiento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a las respuestas emitidas por las autoridades entrevistadas se tiene el siguiente análisis:

En relación a la primera pregunta, la aceptación de elaborar la actualización a la reglamentación de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, las autoridades consultadas tanto públicas como sindicales respondieron que es necesaria la

actualización de la reglamentación para poder llenar los vacíos de la ley y poder aplicarla a todos los actores involucrados.

En relación a la segunda pregunta, los entrevistados ven pertinente contar con la reglamentación del régimen de prohibiciones del operador y del usuario determinado como manda la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando.

En relación a la pregunta tercera, sobre el régimen tarifario, debe tener un tratamiento especial en una mesa de trabajo con el Gobernador de Pando, los transportistas y las organizaciones sociales para su verdadera validación.

En relación a la cuarta pregunta, sobre la reglamentación del régimen sancionatorio de la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064 es muy importante contar con este régimen para evitar el incumplimiento a la Ley y tener claro cuáles son las infracciones que serían castigadas, así los operadores y choferes evitarían tener infracciones en sus servicios a los usuarios.

4.2. Alcance

El alcance del Reglamento a la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, es de cumplimiento obligatorio para todos los habitantes del Departamento de Pando en toda su jurisdicción.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

En cumplimiento a los objetivos específicos se tiene las siguientes conclusiones:

- Se analizó el régimen Legal y Normativo que organiza y regula la prestación del servicio del transporte terrestre de pasajeros y carga del Departamento de Pando, teniendo como marco legal de la presente investigación a la Constitución Política del Estado, la Ley General de Transporte N° 165, el Código de Transito y la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064.

- Se identificó en la normativa vigente los derechos, obligaciones y garantías para operadores y usuarios del transporte terrestre en el departamento de Pando, teniendo como obligación principal el cumplimiento a la normativa que regula, planifica, coordina y sanciona al transporte terrestre del departamento, así como la prohibición tanto para los operadores, personal administrativo, choferes y usuarios de presentarse tanto para ser uso como de dar servicio en estado de ebriedad o el haber consumido estupefaciente entre otros, en relación a los derechos contraídos, el respeto mutuo, tanto el que presta el servicio de transporte terrestre como el que utiliza este servicio entre otros muchos más.

- En relación a la Elaboración de la actualización del Reglamento de la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, que regula las actividades del transporte automotor terrestre de pasajeros y carga del departamento Pando, para su plena aplicación, se tiene como propuesta un instrumento jurídico el cual cuenta con 9 Capítulos, 87 Artículos, 3 Disposiciones Transitorias, 1 Disposición Derogatoria y 1 Disposición Final.

5.2. Recomendaciones

- Se recomienda al Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, realizar el estudio sobre las tarifas del transporte terrestre de acuerdo a las rutas de servicio que cubren los transportistas sindicalizados, asimismo por ser un tema bastante complicado, se debe de llevar mesas de trabajo conjuntas con todos los involucrados, lo cual cuidadora la economía de todos los habitantes y permitirá evitar excesos los cuales se conviertan en abusos por la necesidad de los usuarios.

- Se recomienda a la Autoridades del Área de Ciencias Jurídicas y Políticas prestar la colaboración para llevar adelante este estudio del Régimen Tarifario del Transporte terrestre del Departamento de Pando.

- Se recomienda a las autoridades del Gobierno Autónomo Departamental de Pando aplicar el presente Reglamento de la Ley Departamental N° 064 de Transporte Terrestre de Pando, para el cumplimiento de la normativa en favor de la sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, A. R. (2014). *Competitividad del sector de transporte intermunicipal de Boyaca*. Boyaca: Grupo de investigacion CREPIB.
- Apinaye, M. H. (11 de abril de 2024). Ley Departamental de Transporte Terrestre. (R. Furtado, Entrevistador)
- Arias, F. (2012). *Metodología del Proyecto de Investigación*. Caracas, Venezuela: Episteme.
- Benedetti, A. (2023). *Seguridad*. Revista Teseopress.
- Cabanellas, D. G. (2006). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires, Argentina: Eliasta.
- Cámara Sectorial de Transporte. (2012). *Transporte interurbano o intermunicipal*. Bogota: ANDI.
- Cardenas, F. (2022). *Eficiencia y eficacia: diferencia y ejemplos de aplicación*. Hubspot.
- Código de Transito. (1973). *Normativa de transito*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Colmenares, I. (2007). *Desarrollo sustentable de sistemas de transporte público*. Bogota Colombia: ONU.
- Constitución Política del Estado. (2009). *Texto Constitucional*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Decreto Supremo 28710. (2006). Reglamento para las actividades de los subsectores del transporte. La Paz-Bolivia : Gaceta Oficial de Bolivia.
- Echenique, R. (2010). *Anuario de Leyes, y Disposiciones Supremas de 1916*. La Paz, Bolivia: Gaceta Asamblea Legislativa Pluribnacional de Bolivia.
- Farfan, H. (2016). *Estrategias comerciales para el sector del transporte de carga pesada*. Guayaquil, Ecuador: Universidad de Guayaquil,.
- Fraga, G. (2012). *Derecho Administrativo, 48a. ed.*. México: Porrúa.
- Gerstenberger, E. E. (2008). *Fundamentos jurídicos y fácticos para la creación de una ley de transporte*. La Paz, Bolivia: Universidad Mayor de San Andres.
- Guastini, R. (2000). *Elementos de técnica legislativa*. México : UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- Hernández, A. P. (2021). *Principio de reciprocidad*. Barcelona, España: Universidad Autónoma de Barcelona.

- León, M. (2006). *Metodología de investigación*. Lima: Universidad Tecnológica del Perú.
- Ley 064. (2017). *Ley Departamental N°064 de Transporte Terrestre de Pando*. Cobija, Bolivia: Gaceta Gobierno Autónomo Municipal de Pando.
- Ley 165. (2011). *Ley General de Transito*. La Paz, Bolivia: Gaceta Oficial del Estado.
- Loayza, J. (2010). *Recopilación legislativa 1927*. La Paz, Bolivia: Litografías e Imprentas Unidas.
- Martinez, R. M. (2020). *Características de la entrevista y tipos*. Lima, Perú: DOMESTIKA.
- Mugura, A. (2022). *Tipos de investigación y sus características*. México D.F.: Cuestión Pro.
- Oregón y Colaboradores. (2005). *Metodología del marco lógico*. Nueva York: Naciones Unidas - CEPAL. Recuperado el 18 de junio de 2024, de www.cepal.org/es/suscripciones
- Ossorio, M. (2010). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Buenos Aires, Argentina: Elesta.
- Pizarro, D. (2022). *Etiqueta: equilibrio medioambiental*. Santiago de Chile: Ministerio de Educación República de Chile.
- Ródenas, J. S. (2011). *Algunas definiciones de Calidad*. Centro Tecnológico Mesura. Obtenido de www.bdv.cat/perfil/esbarbera/recursos/recursos/conferncia_qualitat_2011.pdf
- Roviera, E. (2021). *Una buena accesibilidad es aquella que existe pero que pasa desapercibida para la mayoría de usuarios*. Nueva York: Universidad Piloto de Columbia.
- Sampieri, R. H. (2015). *Metodología de Investigación*. México D.F.: Mac Graw Hill.
- Tejedor, F. C. (2020). *Concepto de valor económico*. Puente Relevo Search Fund.
- Tudela, F. L. (2019). *Método dogmático en Derecho*. La Paz, Bolivia: La Epoca.

ANEXOS

ANEXO I

Entrevista

1. ¿Usted está de acuerdo con la actualización a la reglamentación de la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064?

R.-

2. ¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen de prohibiciones del operador y del usuario determinado en la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?

R.-

3. ¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen tarifario determinado en la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?,

4. ¿Está de acuerdo a la reglamentación del régimen sancionatorio determinado en la Ley Departamental de Transporte Terrestre N° 064, y cuáles serían sus apreciaciones en relación a su contenido?

R.

ANEXO II

LEY DEPARTAMENTAL 064/2016



ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020

LEY DEPARTAMENTAL N° 064
de 31 de 10 de 2016

Dr. Luis Adolfo Flores Roberts
GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO AUTÓNOMO DE PANDO

POR CUANTO LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DEPARTAMENTAL DE PANDO HA
SANCIONADO LA SIGUIENTE LEY:

LEY DEPARTAMENTAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

CAPITULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. (Objeto) La presente Ley tiene por objeto normar, regular, coordinar, planificar, controlar, fiscalizar, ejecutar, así como gestionar el servicio público de transporte terrestre, interprovincial e intermunicipal, de pasajeros y carga en su jurisdicción.

Artículo 2. (Marco Normativo) La presente Ley se rige por la Constitución Política de Estado Plurinacional de Bolivia, la Ley N° 31 Marco de Autonomías y Descentralización Andrés Ibáñez, Ley N° 165 General de Transporte, el Estatuto Autonómico Departamental de Pando y demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 3. (Definiciones) A los efectos de la presente Ley Departamental, se establece las siguientes definiciones:

- a) **Transporte terrestre interprovincial:** Se denomina transporte terrestre interprovincial, al traslado o desplazamiento de personas o de carga de una provincia a otra, dentro la jurisdicción departamental, en un vehículo motorizado por vía terrestre que utiliza una determinada infraestructura vial.
- b) **Transporte terrestre intermunicipal:** Se denomina transporte terrestre intermunicipal, al traslado o desplazamiento de personas o de carga de un municipio a otro, dentro de la jurisdicción departamental, en un vehículo motorizado por vía terrestre que utiliza una determinada infraestructura vial
- c) **Servicio de transporte departamental:** Es la actividad mediante la cual se satisface las necesidades del público a través de la movilización o traslado de personas y/o materiales dentro de su jurisdicción, a cambio de un valor económico por servicio prestado.
- d) **Servicios auxiliares:** Son todos los bienes muebles o inmuebles de infraestructura y todos los accesorios directos e indirectos que resulten complementarios la prestación del servicio de transporte automotor público terrestre.
- e) **Tarjeta de operaciones:** Es el acto administrativo emitido por el Gobierno Autónomo Departamental de Pando, a través de la autoridad competente (Unidad de Transporte), a nombre del Estado Plurinacional de Bolivia, otorga a personas

DIRECCION: AV. 9 DE FEBRERO BARRIO: SENAC S/N. TEL.FAX 3-842 - 2177

COBIJA - PANDO - BOLIVIA



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

naturales y/o jurídicas, públicas, empresas unipersonales o colectivas, el permiso de realizar los servicios de transporte terrestre de pasajeros y carga en su jurisdicción.

- f) **Conductor o Chofer:** Es la persona autorizada por la autoridad competente para conducir un vehículo de servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades.
- g) **Vehículo:** Es todo medio motorizado que presta servicio de transporta personas y/o carga.
- h) **Carga:** Se refiere a todo tipo de bienes transportados mediante vehículos automotores terrestres.
- i) **Paradas:** Lugar señalado para la detención momentánea de los vehículos de locomoción colectiva, con el objeto de recoger y/o dejar pasajeros y/o carga.
- j) **Tarifa:** Es el monto de dinero que se debe pagar a la empresa por la prestación de los servicios de transporte automotor terrestre.
- k) **Operador:** Persona natural y/o jurídica, pública, empresa unipersonal o colectiva que ejerce actividades de manera directa o por terceras personas en el Departamento de Pando prestando el servicio de transporte automotor terrestre.
- l) **Usuario(a):** Es la persona natural o jurídica, de derecho público o privado, que recibe la prestación de los servicios de transporte automotor terrestre y los servicios auxiliares.
- m) **Infractor:** Es el operador, conductor o propietario del vehículo que infringe o transgrede una norma o disposiciones legales, que es pasible a la aplicación de sanciones.
- n) **Transporte de pasajero:** Es el servicio que se presta de forma regular y que traslada a personas de un lugar a otro, sujeto a frecuencias, ruta y horarios de salida y llegada de vehículos.
- o) **Transporte de carga:** El traslado de bienes y todo tipo de objetos, sólidos y líquidos que se presta a requerimiento de una persona natural o jurídica según sea el caso.
- p) **Transporte privado:** Comprende las unidades de transporte en el usuario propietario del mismo, no se cobra por el transporte o que la necesidad del traslado no es de carácter público.
- q) **Transporte público:** El servicio de transporte público, se define como aquel que tiene el propósito de generar, satisfacer las necesidades que originan prestaciones dirigidas a los(as) usuarios(as) individualmente o en su conjunto, que son de interés público y sirven al bien común; comprende las unidades de transporte en que las usuarias y los usuarios no son los propietarios de los mismos, siendo prestados comercialmente por terceros y pueden ser suministrados tanto por instituciones públicas y privada.

Artículo 4. (Principios) Los principios del servicio de transporte automotor terrestre interprovincial e intermunicipal de pasajeros y de carga, son los mismos que rigen en la Ley N° 165 General de Transporte.

Artículo 5. (Ámbito de aplicación) La Ley Departamental de Transporte Terrestre se aplica en todo el Departamento de Pando y su cumplimiento es de carácter obligatorio para los operadores, conductores, usuarios(as) del servicio y los propietarios de vehículos de transporte automotor público terrestre de pasajeros y carga.

DIRECCION: AV. 9 DE FEBRERO BARRIO: SENAC S/N. TEL.FAX 3-842 - 2177

COBIJA - PANDO - BOLIVIA



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

**CAPITULO II
COMPETENCIAS Y ATRIBUCIONES DE LA INSTANCIA REGULADORA DEL
TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA**

Artículo 6. (Instancia reguladora departamental) El Órgano Ejecutivo del Gobierno Autónomo Departamental de Pando a través de la Unidad Departamental de Transporte, será la instancia reguladora que se encargará de normar el transporte terrestre interprovincial e intermunicipal de carga y de pasajeros.

Artículo 7. (Atribuciones) I. La Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando tiene las funciones de planificar, normar, regular y fiscalizar la seguridad, calidad y equidad del servicio de transporte terrestre departamental, en base a las siguientes atribuciones:

- 1) Realizar el registro de operadores de servicio de transporte terrestre en el Departamento.
- 2) Elaborar el Programa Departamental de Transporte (PRODET).
- 3) Otorgar, actualizar y suspender permisos interprovincial e intermunicipales conforme a reglamentación.
- 4) Proteger los derechos de los(as) usuarios(as) y operadores.
- 5) Colectar y difundir información relativa al transporte.
- 6) Aplicar sanciones por infracciones a la prestación del servicio de transporte, según reglamentación específica.
- 7) Analizar, planificar, proponer proyectos del régimen tarifario por servicios de transporte de pasajeros y carga ante la autoridad competente para su aprobación.
- 8) Ejercer las demás atribuciones que permita el cumplimiento eficiente de los objetivos de la presente Ley.
- 9) Resolver conflictos entre operadores.

II. Planificar las acciones, actividades, programas y proyectos del sector, mismos que estarán en base a las políticas nacionales y departamentales.

**CAPITULO III
INFRAESTRUCTURA DEL SECTOR TRANSPORTE**

Artículo 8. (Infraestructura del Sector Transporte) La infraestructura y los servicios públicos de transporte terrestre interprovincial e intermunicipal, estarán destinados a integrar los municipios y las provincias dentro del Departamento de Pando, promoviendo e impulsando la producción, el desarrollo del Departamento.

Artículo 9. (Necesidad y Utilidad Pública) Se declara de necesidad pública en la jurisdicción del Departamento de Pando, toda obra de infraestructura vial departamental, instalaciones de terminales terrestres, estaciones y derechos de vía, destinadas a la prestación del servicio público de transporte terrestre interprovincial e intermunicipal, la cual gozará con carácter prioritario de todos los privilegios que las leyes conceden para ese caso, pudiendo a estos fines expropiar o establecer



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

limitaciones administrativas y de servidumbre a la propiedad privada, contando a su vez con preferencia para la adquisición y el acceso a los componentes y materiales necesarios para la construcción y mantenimiento de la infraestructura.

Artículo 10. (Inversión en infraestructura) La Secretaría Departamental de Infraestructura para el Desarrollo, en coordinación con las diferentes instancias del Órgano Ejecutivo Departamental, deberá elaborar planes y programas de inversión concurrente para obras de infraestructura de transporte con la finalidad de optimizar recursos de inversión; el Órgano Ejecutivo Departamental podrá coordinar con diferentes sectores como telecomunicaciones, energía, hidrocarburos, agua, medioambiente, defensa u otros del Departamento de Pando, en la formulación de los proyectos de infraestructura de transporte, con la finalidad de identificar posibles proyectos.

Artículo 11. (Infraestructura para todos los medios de movilidad) Toda infraestructura de transporte dentro del Departamento de Pando deberá incluir obligatoriamente, vías peatonales que incluyan especificaciones para personas con capacidades diferentes, así como calzadas necesarias para vehículos motorizados, estándares que permitan la integralidad y conectividad de todos los medios de transporte.

**SECCION I
TERMINALES TERRESTRES**

Artículo 12. (Terminal terrestre) La terminal terrestre de pasajeros y carga es el lugar apropiado en ubicación y tamaño, que permite albergar instalaciones destinadas a la atención de los usuarios y usuarias, así como el arribo y salida de vehículos automotores que presten el servicio público de transporte.

Artículo 13. (Autorización) La Secretaría Departamental de Infraestructura para el Desarrollo autoriza el funcionamiento de las terminales terrestres de pasajeros y cargas del Servicio Público Interprovincial e Intermunicipal, las mismas que quedan bajo su fiscalización.

Artículo 14. (Cumplimiento de normas técnicas) I. Todos los operadores del servicio público terrestre de pasajeros y de carga, que tengan paradas de llegadas, salida y/o paradas temporales en las terminales terrestres bajo control y fiscalización del Ejecutivo Departamental, deberán de manera obligatoria cumplir con las normas departamentales y el Plan Maestro elaborado para tal efecto, que delimite las condiciones técnicas de calidad, circulación interna y otros que sean aplicables según las disposiciones vigentes, en forma permanente y bajo su responsabilidad.

II. Las terminales departamentales, deberán cumplir estándares técnicos y de calidad que permitan satisfacer las necesidades básicas de comodidad, salud higiene, seguridad, funcionalidad y otras; apoyo a los pasajeros y operadores, así como acceso preferencial a las personas con capacidades diferentes.



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

Artículo 15. (Ubicación de terminales terrestres, paradas de ascenso y descenso de pasajeros) I. las entidades territoriales autónomas que se encuentren al interior del Departamento, en el ámbito de su competencia y dentro de su jurisdicción, deberán identificar e incorporar las áreas que pueden servir como terminales terrestres y/o paradas de ascenso y descenso de pasajeros, en los planes de ordenamiento territorial, planes de uso de suelo, planes directores o reguladores, o cualquier otro instrumento de planificación.

II. Para la construcción y ubicación de terminales terrestres y/o paradas ascenso y descenso de pasajeros del servicio de transporte público interprovincial e intermunicipal, el Ejecutivo Departamental deberá coordinar con los respectivos Gobiernos Autónomos Municipales.

Artículo 16. (Uso de los ambientes) La Unidad Departamental de Transporte, reglamentará el uso de los ambientes de las terminales y/o paradas de ascenso y descenso de pasajeros del transporte interprovincial e intermunicipal, a la que únicamente tendrán acceso los operadores autorizados que cumplan con los requisitos para la prestación del servicio y que brinden una adecuada accesibilidad a las usuarias y los usuarios, bajo el control y fiscalización de la autoridad competente departamental.

CAPITULO IV

CLASIFICACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DEPARTAMENTAL DE PASAJEROS Y DE CARGA

Artículo 17. (Clasificación del Transporte Terrestre Departamental) El servicio de transporte terrestre departamental se clasifica en público y privado:

- a) Servicio de transporte terrestre público de pasajeros y de carga.
- b) Servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros y de carga.
- c) Servicio de Transporte terrestre intermunicipal de pasajeros y de carga.

Artículo 18. (Transporte Terrestre Interprovincial de Pasajeros o de Carga) Es el servicio que se presta:

- a) Desde una provincia con destino a otra provincia, dentro de la jurisdicción del Departamento de Pando.
- b) De una provincia de un departamento limítrofe con otro departamento limítrofe y llega a la población más próxima de la provincia contigua, respetando acuerdos de reciprocidad limítrofe entre ambos departamentos.

Artículo 19. (Transporte Terrestre Intermunicipal de Pasajeros o de Carga) Es el servicio que se presta desde un municipio hasta otro municipio contiguo o no, dentro de la jurisdicción de una provincia del Departamento de Pando.

Artículo 20. (Transporte privado) I. Este tipo de transporte es aquel en que las unidades de transporte son de propiedad de la usuaria o usuario, se lleva a cabo por cuenta propia para satisfacer necesidades particulares, no se cobra por el transporte o la necesidad de traslado, no es de carácter público.



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

II. Por su naturaleza este transporte no estará regulado por la presente ley.

Artículo 21. (Clases de operadores) Según la razón social, el servicio departamental de transporte terrestre se clasifica en:

- a) Sindicatos de Transporte
- b) Asociaciones de Transporte
- c) Cooperativas de Transporte
- d) Empresas unipersonales
- e) Empresas comerciales de transporte

Artículo 22. (Seguridad) El transporte público terrestre interprovincial e intermunicipal en sus distintas categorías, deberán brindar condiciones permanentes de seguridad a los usuarios mediante la contratación de seguros de acuerdo a la modalidad y servicio que realiza.

Artículo 23. (Contingencia) Todos los operadores deberán contar con plan de contingencia, con la finalidad de preveer que si por causa ajena al operador individual se interrumpe el viaje, por lo que tendrá, que ser auxiliados inmediatamente por otro vehículo de manera que el pasajero o dueño de carga no sufra perjuicios, además deberán elaborar un plan para contemplar emergencias ante desastres naturales.

CAPITULO V

**DERECHOS, OBLIGACIONES Y PROHIBICIONES DE OPERADORES Y USUARIOS,
AUTORIZACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, TARJETA OPERACIÓN**

Artículo 24. (Derechos de los Operadores) Los operadores del servicio de transporte terrestre departamental de pasajeros y carga gozarán de los siguientes derechos:

- a) Recibir el pago justo y oportuno conforme a la tarifa y flete establecido por el servicio prestado.
- b) Recibir por parte de las usuarias y los usuarios un trato cordial y respetuoso.
- c) Recibir trato respetuoso y cordial de las autoridades competentes.
- d) Gozar de celeridad y entrega oportuna de los trámites administrativos.
- e) A una seguridad vial.
- f) Otros que se deriven de la aplicación de la Constitución Política del Estado, la presente ley y demás legislación en vigencia relativa al transporte terrestre.

Artículo 25. (Obligaciones de los Operadores) Los operadores de servicio de transporte terrestre departamental de pasajeros y carga tienen las siguientes obligaciones:



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

- a) Prestar el servicio de transporte en los términos y condiciones señaladas en la tarjeta de operaciones otorgada por la Unidad de Departamental de Transporte.
- b) Transportar a los pasajeros y sus pertenencias hasta el destino final en condiciones de seguridad, higiene, comodidad, trato respetuoso y justo.
- c) Cumplir con las disposiciones legales y administrativas vigentes
- d) Prestar el servicio de manera continua.
- e) Cumplir los horarios y turno de salidas autorizadas.
- f) Conservar el vehículo de transporte de pasajeros y carga en buenas condiciones técnicas y mecánicas que garanticen la seguridad y comodidad.
- g) Transportar pasajero y carga según la capacidad del vehículo.
- h) Prestar el servicio de transporte únicamente con la tarjeta de operación original o copia legalizada por el ente emisor y en vigencia.
- i) Contar con póliza y seguro vigente.
- j) Proporcionar capacitación y actualización continua a sus afiliados en coordinación con la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando.
- k) Otorgar toda la información y documentación requerida por la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando y otras instancias según corresponda.
- l) Brindar trato preferente a las personas con capacidades diferentes o necesidades especiales y adulto mayor, aplicando los descuentos de acuerdo a ley.
- m) Respetar y cumplir las normas de medio ambiente y biodiversidad relativas al servicio.
- n) Respetar las paradas oficiales para el abordaje y descenso de pasajeros o carga.

Artículo 26. (Prohibiciones de los Operadores) Los operadores bajo ningún concepto podrán:

- a) Transportar aves o animales junto a los pasajeros en el mismo vehículo automotor de transporte de pasajeros.
- b) Transportar al interior del vehículo, ningún tipo de combustible y/o sustancias químicas que afecten la seguridad de los usuarios.
- c) Otras a ser determinadas de acuerdo a normativa específica.

Artículo 27. (Derechos de los Usuario) Los usuarios del servicio de transporte terrestre departamental tienen los siguientes derechos:

- a) Acceso al servicio de transporte departamental terrestre de pasajeros y carga, en condiciones de legalidad, equidad, calidad y seguridad.



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

- b) Respeto hacia su dignidad humana, sin que sea discriminada o discriminado por razones de tipo social, racial, económico, de género generacional, capacidades diferentes moral e ideológica.
- c) A recibir un trato respetuoso y digno por parte de los operadores del servicio de transporte.
- d) Exigir el cumplimiento de las normas de seguridad relativa al servicio de transporte prestado.
- e) Ser transportada o transportado desde el lugar de origen hasta el lugar de destino de acuerdo a la ruta establecido.
- f) Recibir por parte de los operadores un servicio eficiente y confiable, en condiciones de comodidad, limpieza, higiene, seguridad y respeto, que resguarde la vida de las usuarias y usuarios.
- g) Reclamar ante la autoridad competente cualquier deficiencia e irregularidad en la prestación del servicio de transporte.
- h) En caso de cancelación del viaje atribuible al operador, la usuaria o el usuario tienen derecho a recibir compensaciones a ser definidas por la autoridad competente (debidamente demostrado).
- i) A exigir la extensión de un boleto de transporte y a conocer las condiciones de la prestación del servicio de transporte.
- j) A qué se le cobre una tarifa acorde con la calidad del servicio recibido y que la misma sea aprobada por la autoridad correspondiente.
- k) A recibir los descuentos en la tarifa aprobada mediante normativa específica (personas con capacidades diferentes y adultos mayores).
- l) A exigir la extensión de un ticket o constancia del equipaje transportado.

Artículo 28. (Obligaciones del usuario) Los usuarios del servicio del transporte terrestre departamental de pasajero y carga tienen las siguientes obligaciones:

- a) Facilitar toda la información necesaria y veraz sobre sus datos para la emisión del pasaje con nombres y apellidos, N° de C.I., destino, fecha, hora del viaje y otros.
- b) Actuar con respeto ante el operador, conductor y otros usuarios del servicio.
- c) Declarar la veracidad del contenido del equipaje o carga a ser transportado y en caso necesario podrá ser verificado dicho equipaje o carga por el conductor en presencia del usuario.
- d) Contratar un seguro adicional por su cuenta por el equipaje o carga a transportar, en caso necesario.
- e) Cuidar bajo su responsabilidad el equipaje de mano, debidamente etiquetado.



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

- f) Leer el contenido del pasaje y verificar que los datos insertos en el mismo sean los correctos.
- g) Presentarse con media hora de anticipación en la parada o terminal para emprender el viaje, una vez adquirido el pasaje.
- h) Colaborar en mantener limpias las unidades de transporte y evitar el desecho de basura en el interior y exterior de los vehículos en el trayecto del viaje.
- i) Coadyuvar con el servicio y no realizar actos que puedan atentar contra la seguridad del servicio de transporte, su propia seguridad o de las demás personas, así como de cualquier conducta que atente contra el buen orden, la moral y la disciplina; o que impliquen, supongan el deterioro del material de las unidades de transporte o molestias a los demás pasajeros.

Artículo 29. (Prohibiciones a los Usuarios) Los usuarios bajo ningún concepto podrán:

- a) Realizar actos que puedan atentar contra la seguridad del servicio de transporte, su propia seguridad o de los demás usuarios, así como de cualquier conducta que altere el buen orden, la moral, la disciplina o que implique el deterioro del material de las unidades de transporte.
- b) Ocupar lugares distintos a los habilitados para dicho fin.
- c) Fumar en el interior del vehículo ni abordar en estado de ebriedad, mucho menos consumir bebidas alcohólicas u otros tipos de estupefaciente durante el viaje.
- d) Transportar como equipaje y/o carga productos penados por ley.
- e) Otras a ser determinadas de acuerdo a normativa específica.

Artículo 30. (Prohibiciones a los Operadores sobre los actos de disposición) Los derechos y obligaciones derivados de la autorización para la prestación del servicio de transporte automotor público terrestre, quedan prohibidos de todo acto de disposición de los derechos, no deberán enajenar o rentar pudiéndose ser revocado el mismo.

Artículo 31. (Hoja de Ruta) Todos los operadores en el momento de la partida deberán contar con la hoja de ruta correctamente llenada, en formulario pre-impreso de su ente matriz, que debe consignar los siguientes datos:

1. Nombre del operador.
2. Nombres del conductor titular y de relevo (cuando corresponda).
3. Número de licencia del conductor del relevo (cuando corresponda).
4. Rol de relevo y/o horarios del conductor (cuando corresponda).
5. Origen y destino de salida.
6. Número de placa del vehículo.



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

7. Hora de salida.

8. Lista de pasajeros (nombres y apellidos) y sus respectivos números de documentos de identificación.

Artículo 32. (Licencia de Conducir) Para prestar el servicio público de transporte terrestre departamental de carga y pasajeros, los conductores deberán contar con la licencia de conducir categoría "A" "B" o "C" según el tipo de vehículo, código de tránsito y normativa vigente.

Artículo 33. (De los Conductores) Todo vehículo que preste servicio público de transporte terrestre departamental deberá contar con un conductor titular, mismo que no deberá exceder cuatro (4) horas continuas de conducción y posterior a ello será relevado por el conductor del relevo (cuando corresponda).

Artículo 34. (Identificación de Operadores) Todos los vehículos de los operadores deberán llevar la identificación del operador de forma uniforme y además cada uno de los móviles se identificara con un número en un lugar visible uniforme y correlativo.

Artículo 35. (Mantenimiento de Vehículos) La revisión e inspección técnica y mantenimiento rutinario de los vehículos destinados al transporte terrestre interprovincial e intermunicipal de pasajeros y carga, se efectuara de manera continua y periódica a cuenta del propietario o conductores de los vehículos, mismos que deberán ser monitoreados por los operadores al cual pertenecen.

Artículo 36. (Acreditaciones) Los Operadores de transporte terrestre departamental de pasajeros y carga para prestar el servicio público de transporte deberán acreditar ante la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando a sus conductores con el fin de prevenir y disminuir el riesgo de accidentes de tránsito en las carreteras. Las acreditaciones se realizaran bajo los procedimientos a establecerse en reglamento.

Artículo 37. (Autorización) Las autorizaciones para la prestación del servicio público de transporte departamental de pasajeros y carga serán extendidas por la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, a través de la Federación Departamental de Transporte, previo cumplimiento de los requisitos legales, condiciones técnicas y de seguridad de acuerdo al reglamento. Los operadores autorizados deberán recabar la tarjeta de operación.

Artículo 38. (Tarjeta de Operación) La tarjeta de operación es el documento único que acredita la autorización e identifica al vehículo con las características básicas con las que fue autorizado para la prestación del servicio del transporte terrestre departamental de pasajeros y cargas. Su contenido y demás características deberán ser establecidos por reglamento.

Artículo 39. (Asignación de Recursos) Los ingresos por concepto de pago por la emisión de tarjetas de operaciones para el transporte interprovincial, intermunicipal de pasajeros y de carga, será destinado al cumplimiento de los objetivos de la unidad de transporte.



**ASAMBLEA LEGISLATIVA
DEPARTAMENTAL DE PANDO
PERIODO LEGISLATIVO 2015 - 2020**

Artículo 40. (Vigencia y Renovación) La tarjeta de operación tendrá una validez que deberá ser definida por reglamento así como la renovación conforme a normativa vigente.

Artículo 41. (Revocatoria) La autorización podrá ser revocada cuando incurra en causales definida en el reglamento.

**CAPITULO VI
TRANSPORTE DE PASAJEROS Y TRANSPORTE DE CARGA**

Artículo 42. (Vehículos) Los vehículos que trasladen pasajeros deben contar con las condiciones necesarias para prestar un buen servicio, por lo que deberán cumplir con los requisitos establecidos en el reglamento. La Unidad de Transporte Departamental establecerá los requisitos técnicos, características y clasificación según sea el caso.

Artículo 43. (Pasaje) Los operadores deberán emitir los pasajes o boletos por el costo del servicio de transporte de acuerdo a ley referente a la materia.

Artículo 44. (Del Equipaje) El equipaje del pasajero deberá tener un ticket que lo individualice, siendo responsable de su transporte la empresa operadora que preste el servicio. En caso de pérdida por causa atribuible a la empresa transportadora, se indemnizará equivalente al 50% (Cincuenta por ciento) del costo total del equipaje declarado según factura.

Artículo 45. (Equipaje de Mano) Todo usuario o pasajero es responsable de su equipaje de mano. Su pérdida o extravió no es responsabilidad de los operadores.

Artículo 46. (De los Equipajes no Recogidos) I. Sobre los equipajes no recogidos, el operador tiene la obligación de conservarlo durante cincuenta (50) días como máximo, al cabo del cual podrá entregar a la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando del Gobierno Autónomo de Pando en calidad de depósito, en el plazo prudente, esta unidad procederá a su destrucción o donación según procedimiento establecido en Reglamento.

II. Cuando el equipaje no recogido sea identificado como productos o alimentos perecederos, se procederá a su destrucción o donación según procedimientos establecidos en reglamento.

Artículo 47. (Cargas no Recogidas) I. Sobre la carga no recogida, el operador tiene la obligación de conservarlo durante treinta (30) días como máximo, al cabo del cual podrá entregar a la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando en calidad de depósito, en el plazo prudente, esta unidad procederá a su destrucción o donación según procedimiento establecido en reglamento.

II. Cuando la carga sea identificada como productos o alimentos perecederos, se procederá a su destrucción o donación según procedimientos establecidos en Reglamento.

Artículo 48. (Prohibición de Transportar Animales) Queda terminantemente prohibido el transporte de animales en el vehículo junto a los pasajeros, pudiendo ser transportados en medios apropiados a la especie animal en el buzón o parrilla del vehículo sin causarles maltrato, de acuerdo a normas específicas de actual vigencia.

Artículo 49. (Suspensión del Servicio) I. Los operadores solo podrán interrumpir sus actividades de prestación de servicio, por motivos de fuerza mayor o caso fortuito debidamente documentado, mismo que deberá ser informado por escrito a la Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando inmediatamente sucedido el impedimento.

II. Para los casos de suspensiones programadas por diferentes motivos debidamente justificados, este deberá ser comunicado de forma escrita a la unidad departamental de transporte con cuarenta y ocho (48) horas de anticipación, haciendo saber las causas que originan la suspensión del servicio y el tiempo estimado en el que se considera restablecerlo.

III. En los casos de que en el trayecto del viaje se den casos de fuerza mayor, no se aplicaran los parágrafos I y II de la presente Ley.

Artículo 50. (Seguridad) En cualquier caso, la contratación de seguros a la carga declarada corresponde al usuario. Los operadores del servicio público de transporte de carga son responsables únicamente del traslado de bienes declarados por el usuario en las condiciones que le fue entregada.

Artículo 51. (Pérdidas y Daños) Los operadores del servicio público de transporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufren los bienes, productos, mercaderías y animales que transporten, desde el momento en que recibe la carga hasta que le entregue a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

1. Por vicios ocultos de la carga o por embalaje defectuosos o inadecuados.
2. Falsas declaraciones o equivocaciones (cantidad y valor) o instrucciones del remitente o consignatario respecto a la carga.

CAPITULO VII INSPECCIONES Y VERIFICACIONES

Artículo 52. (Inspecciones y Verificaciones) I. La Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando en coordinación con las entidades competentes de la jurisdicción respectiva realizarán las inspecciones a objeto que los operadores de los servicios de transporte terrestre departamental, cumplan con las disposiciones de la presente ley.

II. La Unidad Departamental de Transporte del Gobierno Autónomo Departamental de Pando podrá solicitar a los operadores los datos de informes relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen.

III. Las inspecciones y verificaciones deberán sujetarse a formalidades y procedimientos establecidos en el Reglamento.

DIRECCION: AV. 9 DE FEBRERO BARRIO: SENAC S/N. TEL.FAX 3-842 - 2177

COBIJA - PANDO - BOLIVIA



ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
Asamblea Legislativa Departamental

Pando

Artículo 53. (Inspección Técnica Vehicular) I. La inspección técnica vehicular tiene el propósito de realizar la constatación de condiciones técnicas mecánicas de funcionamiento y seguridad para la circulación de todos los vehículos del transporte terrestre departamental de pasajeros o carga, con la finalidad de brindar un servicio seguro y de calidad al usuario además de prevenir accidentes y la contaminación ambiental.

II. La inspección técnica vehicular estará a cargo de la entidad pertinente de acuerdo a las competencias y atribuciones establecidas, en tanto se establezca el "Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular" según dispone la Ley N° 165.

III. Todos los vehículos para transitar y prestar el servicio público de transporte deberán portar y tener vigente el certificado de la revisión técnica vehicular otorgado por la autoridad competente.

CAPITULO VIII RÉGIMEN TARIFARIO

Artículo 54. (Tarifa Interprovincial e Intermunicipal) I. El Gobierno Autónomo Departamental de Pando a través de la Unidad Departamental de Transporte, fijará tarifa interprovincial e Intermunicipal, para el servicio público de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial de pasajeros y carga.

II. El régimen tarifario fijado por la Unidad Departamental de Transporte, será aprobado por la instancia correspondiente del Gobierno Autónomo Departamental de Pando, conforme a la Ley N° 165, la presente ley departamental y demás normativa conexas.

Artículo 55. (Estudio de costo) La Unidad Departamental de Transporte deberá realizar un estudio técnico; considerando los costos de operación del transporte, además deberá analizar el nivel socioeconómico de la población usuaria. En tanto se realice los mencionados estudios, son aplicables las tarifas en actual vigencia. Las tarifas aprobadas deberán ser publicadas oportunamente por la Unidad de Transporte en los diferentes medios de comunicación.

Artículo 56. (Tarifas solidarias o especiales) I. Los operadores del servicio de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial, deberán otorgar descuentos aprobados por la autoridad competente de acuerdo a normativa específica en los siguientes casos:

1. A personas con capacidades diferentes calificadas en los niveles graves o muy graves.
2. Adultos mayores con edad igual o mayor a los 60 años.
3. Para niños, niñas y estudiantes los descuentos será establecidos por la autoridad competente de acuerdo a un estudio de costos (en casos de transporte intermunicipal).

II. Las personas beneficiadas de dichos descuentos, deberá acreditar su condición a través de la presentación del documento expedido por la entidad competente.



ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
Asamblea Legislativa Departamental
 Pando

III. En casos que la capacidad diferente sea notoria se le podrá dispensar la presentación del documento que acredite su condición.

Artículo 57. (Vigencia de tarifas) La vigencia de las tarifas de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial, será aprobada, previo estudios socioeconómicos de la población usuaria o cuando sea necesaria previo consenso.

CAPITULO IX

PASAJEROS CON CAPACIDADES DIFERENTES O CAPACIDADES ESPECIALES

Artículo 58. (Atención preferencial) I. Los pasajeros con capacidades diferentes o capacidades especiales (personas adultas mayores, niñas y niños, enfermos y mujeres embarazadas) y sus acompañantes, gozarán la atención preferente en el uso del servicio de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial de pasajeros y carga.

II. En los casos de las personas enfermas el operador deberá exigir un certificado médico, en el cual deberá constar las condiciones de salud y si está en condiciones de viajar cuando el usuario compre su pasaje en las terminales antes de viajar a su destino

Artículo 59. (Derecho de las personas con capacidades diferentes) Las personas con capacidades diferentes que hagan uso del servicio de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial tienen los siguientes derechos:

- a) Recibir un trato especial
- b) Facilidad de acceso a los asientos que estén debidamente señalizados y espacio necesario.
- c) Atención oportuna donde el pasajero y su acompañante eviten las esperas innecesarias.
- d) Por seguridad del pasajero con capacidades diferentes, el personal encargado y/o los operadores, determinará la conveniencia de desembarcarlo primero o al final del resto de los pasajeros.
- e) A que su silla de rueda u otro equipo que requiera las personas con capacidades diferentes, sean transportados gratuitamente y con carácter prioritario como equipaje o carga.
- f) Al descuento de las tarifas según las disposiciones legales vigentes.
- g) Otros derechos establecidos en la Ley N° 223 de la Ley General de Trato Preferencial para personas con capacidades diferentes, inherentes al servicio de transporte.

Artículo 60. (Derechos de las personas Adulto Mayor)

Las personas Adultos Mayores en el uso del servicio de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial tienen los siguientes derechos:

- a) Recibir un trato preferencial.
- b) Facilidad a los asientos que estén próximos a los accesos, debidamente señalizados.

- c) Atención inmediata, en donde el pasajero evite las esperas innecesarias.
- d) Tendrá derecho a embarcar al medio de transporte en forma previa a cualquier otro pasajero.
- e) Por seguridad, el personal encargado y/o los operadores, determinarán la conveniencia de embarcarlo y desembarcarlo primero o final al adulto mayor del resto de los pasajeros
- f) Al descuento de las tarifas según las disposiciones legales vigentes
- g) Otros derechos establecidos según disposiciones legales.

CAPITULO X MEDIO AMBIENTE

Artículo 61. (Protección del Medio Ambiente) Las actividades de planificación y operación del servicio de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial de pasajeros y carga, deberá promover la protección del medio ambiente, resguardando los derechos de la Madre Tierra (Ley N° 1333, Ley 071 y otras disposiciones), evitando que el servicio ocasione daño ambiental.

Artículo 62. (Control de vehículos automotores de emisión de contaminantes) Todos los conductores y/o propietarios de los vehículos del servicio de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial de pasajeros y carga, deberán realizar control en la emisión de contaminantes (gases, líquidos, ruido y otros) de manera periódica. La Unidad Departamental de Transporte en coordinación con la autoridad Departamental de Medio Ambiente, programará periodos de control, bajo procedimiento y mecanismos a establecer para este fin.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. Los operadores de servicio de transporte terrestre intermunicipal e interprovincial de pasajeros y carga, cuyos permisos o autorizaciones y tarjeta de operación se encuentra vigente o vencidas, que hayan sido otorgados por el Viceministerio de Transporte, deberán adecuar sus actividades a las disposiciones de la presente Ley ante la Unidad Departamental de Transporte, para su respectiva autorización y extensión de Tarjeta de Operación

SEGUNDA. Las infracciones, multas, sanciones y sus procedimientos sancionadores deberán ser definidos y desarrollados en el reglamento de la presente ley.

El Órgano Ejecutivo Departamental de Pando deberá reglamentar la presente ley, en el plazo de 90 días a partir de la publicación de la presente Ley en la Gaceta Oficial de Pando.



GOBIERNO AUTÓNOMO DEPARTAMENTAL DE PANDO
Gestión: Dr. Regis Richter Alencar

PANDO
Alanza

SECRETARIA DEPARTAMENTAL DE ASUNTOS JURIDICOS

CERTIFICADO

LA DRA. MILENA HURTADO APINAYE, SECRETARIA DEPARTAMENTAL DE ASUNTOS JURIDICOS, DEL GOBIERNO AUTONOMO DEPARTAMENTAL DE PANDO; a solicitud efectuada por la Universitaria Ramilka Furtado Rivero con número de C.I. 4207692 Pdo.

CERTIFICA:

Que, la Ley No. 064 Ley Departamental de Transporte Terrestre cuenta con Reglamento; aclarándose que toda reglamentación es propia de cada Institución en este caso el Gobierno Autónomo Departamental de Pando, así mismo se hace constar que en la Secretaría de Asuntos Jurídicos no se ha dejado inventario por parte de los funcionarios de anteriores gestiones, por otra parte la página Oficial del GADP en lo que se refiere a la Gaceta Departamental ha sido actualizada, no siendo la misma a de anteriores gestiones.

Es cuanto Certifico, para los fines consiguientes.

Cobija, 7 de noviembre de 2024


Abog. Milena Hurtado Apinaye
SECRETARIA DPTAL. DE ASUNTOS JURIDICOS
Gobierno Autónomo Dptal. de Pando



ANEXO III

REGISTRO FOTOGRÁFICO

Autoridades Nacionales del Departamento de Pando



Entrevista con la Senadora por el Departamento de Pando Paula Paxi.



Entrevista con la Senadora por el Departamento de Pando Paula Paxi

Autoridades Departamentales del Transporte Libre



Entrevista con el Sr. Henry Callisaya Presidente Sindicato del Transporte Libre de Pando.



Entrevista con el Sr. Henry Callisaya Presidente Sindicato del Transporte Libre de Pando y miembros afiliados.