RESOLUCIÓN MINISTERIAL Nº 027
La Paz, 30 de enero de 2017

VISTOS Y CONSIDERANDO:

Que el Parágrafo I, Artículo 76 de la Constitución Política del Estado ? CPE, promulgada el 07 de febrero de 2009 establece que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades y que la ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

Que el numeral 31, Parágrafo II, Artículo 298 de la Carta Magna indica que son competencias exclusivas del nivel central del Estado: ?(?)Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento?.

Que la Ley Nº 165, General de Transporte de 16 de agosto de 2011, 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.

Que la referida Ley busca mejorar las condiciones de la prestación del servicio, elevar los niveles de satisfacción de los usuarios, reducir el grado de contaminación, mejorar las condiciones de transitabilidad, facilitar el acceso de usuarios y reducir tiempos de espera; para dar mayor calidad de vida a bolivianas y bolivianos.

Que el Artículo 17 de la Ley Nº 165 establece que: ?a) Las diferentes modalidades de transporte estarán regidas por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción. a) Autoridad competente del nivel central, entidad del Órgano Ejecutivo del nivel central que tienen atribuciones de emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral - STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras actividades inherentes al sector en el marco de sus atribuciones y funciones específicas(?)?

Que el Parágrafo III., Artículo 24 de la mencionada Ley señala, que: ?(?) Cada modalidad de transporte contará con normativa específica, que establezca las condiciones del sistema de transporte de acuerdo a los lineamientos establecidos en la presente Ley.?

Que la Ley General de Transporte define a la normativa específica como todo tipo de normas que complementen la referida Ley como leyes específicas por modalidad de transporte, reglamentos, decretos supremos, resoluciones ministeriales, resoluciones administrativas y cualquier otro tipo de disposición que asegure su cumplimiento.

Que el Artículo 25 de la citada Ley, indica que: ?(?) El transporte por cualquier modalidad, estará regido por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción y el corresponderá planificar, normar, regular y fiscalizar la seguridad, calidad y equidad del servicio, además de la protección a la vida humana y medio ambiente en el ámbito donde realizan sus operaciones?.

Que el Artículo 27 (Función Normativa) de la Ley General de Transporte, dispone que: ?(?)comprenderá la facultad exclusiva de dictar, en el ámbito y materia de su competencia, reglamentos, normas de carácter regulatorio, u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de los operadores, administradores de infraestructura y actividades reguladas. Las normas estarán enmarcadas en procedimientos administrativos a su cargo, infracciones y sanciones, resolución de controversias, procedimientos de participación de los usuarios en el proceso regulatorio y otros?.

Que el Parágrafo III, Articulo 31 de la Ley General de Transporte, establece como atribuciones de la Autoridad Regulatoria en los diferentes niveles:

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

Que es necesario garantizar la aplicación y cumplimiento de los objetivos y los principios establecidos en la Ley General de Transporte, a través de la reglamentación a la referida Ley.

Que el inciso f) del artículo 70, del Decreto Supremo Nº 29894, de 07 de febrero de 2009 que define la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, establece que el Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda tiene entre sus atribuciones formular, promover, coordinar y ejecutar políticas y normas de transporte, terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y otros, cuando el alcance abarque más de un departamento y tenga carácter internacional.

Que el inciso c) del artículo 71, de la referida norma establece que es atribución del Viceministerio de Transportes, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.

Que el Artículo 13 del Decreto Supremo Nº 071 de 9 de abril de 2009, señala que: ?(?) La Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes fiscaliza, controla, supervisa y regula las actividades de Telecomunicaciones y de Transportes.?

Que el inciso i) del Artículo 16 del citado Decreto Supremo, señala que la Ministra o Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda tiene las siguientes atribuciones: ?(?) Definir políticas y lineamientos institucionales de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes.?

Que el, Artículo 17 del mencionado Decreto Supremo, establece que : ?(?)Las competencias de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes, además de las establecidas en las normas legales sectoriales vigentes, en todo lo que no contravenga a la CPE y al presente Decreto Supremo, son las siguientes: (?) d) Regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades por parte de las entidades y operadores bajo su jurisdicción reguladora, y el cumplimiento de sus obligaciones legales y contractuales, (?) l) Implementar los aspectos relativos a la regulación, control, fiscalización y supervisión de los sectores de telecomunicaciones y transportes, en el marco de la CPE.?

Que el Articulo 19 del citado Decreto Supremo establece en su inciso k) que adicionalmente a las atribuciones establecidas en la normativa sectorial específica, el Director Ejecutivo de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes tiene la atribución de: ?(?)Desarrollar las funciones de su competencia atribuidas por normativa vigente?.

Que el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario propuesto por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ? ATT mediante nota ATT-DJ-N LP 892/2016 de 29 de diciembre de 2016, tiene como objeto reglamentar las actividades regulatorias de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros y carga interdepartamental e internacional, en aplicación de la Ley Nº 165, General de Transporte de 16 de agosto de 2011,

siendo aplicable a: i) Las personas naturales o jurídicas que prestan servicios de transporte ferroviario de pasajeros y carga en toda la red ferroviaria nacional; ii) Las personas naturales o jurídicas que desarrollan y/o administran infraestructura y prestan servicios logísticos complementarios al transporte ferroviario; y, iii) Los usuarios del sistema de transporte ferroviario.

Que a través de Informe Técnico INF/ MOPSV/VMT/DGTTFL Nº 1358/2016 de 28 de diciembre de 2016, el Viceministerio de Transportes concluyó manifestando que se han definido los conceptos y lineamientos básicos para el desarrollo e implementación de un sistema integrado de transporte en el marco de lo establecido en la Ley Nº 165 General de Transportes, determinando que el Proyecto de Reglamento es técnicamente viable del Proyecto de Reglamento, por lo que recomienda que que previa a su aprobación, la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MOPSV emita el respectivo análisis y criterio jurídico.

Que mediante Informe Jurídico MOPSV ? DGAJ Nº 026/2017 de 09 de enero de 2017 la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, se pronunció por la procedencia de la aprobación del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario a través de Resolución Ministerial, considerando que el mismo no vulnera ninguna norma legal vigente, correspondiendo iniciar su tramitación y aprobación por las instancias respectivas.

POR TANTO:

El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en ejercicio de sus atribuciones,

RESUELVE:

PRIMERO.- Aprobar el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario que en Anexo forma parte integrante e indivisible de la presente Resolución Ministerial.

SEGUNDO.- Dejar sin efecto todas las disposiciones normativas de igual o menor jerarquía que sean expresamente contrarias a la presente Resolución Ministerial.

TERCERO.- La presente Resolución Ministerial y su anexo entrarán en vigencia una vez publicados.

CUARTO.- Se instruye al Viceministerio de Transportes realizar la publicación de la presente Resolución Ministerial.

QUINTO.- Se instruye al Viceministerio de Transportes y a la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ? ATT el cumplimiento de la presente Resolución Ministerial.

Comuníquese, regístrese y archívese.

Fdo. Milton Claros Hinojosa MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA.

ANEXO
REGLAMENTO REGULATORIO DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I
OBJETO Y AMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 1. (OBJETO). Reglamentar las actividades regulatorias de la modalidad de transporte ferroviario de pasajeros

y carga interdepartamental e internacional, en aplicación de la Ley Nº 165, General de Transporte de 16 de agosto de 2011.

ARTÍCULO 2. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). El presente Reglamento se aplica a:
a) Las personas naturales o jurídicas que prestan servicios de transporte ferroviario de pasajeros y carga en toda la red ferroviaria nacional.
b) Las personas naturales o jurídicas que desarrollan y/o administran infraestructura y prestan servicios logísticos complementarios al transporte ferroviario.
c) Los usuarios del sistema de transporte ferroviario.

CAPÍTULO II
DEFINICIONES

ARTÍCULO 3. (DEFINICIONES). Para efecto del presente reglamento, se definen los siguientes términos:
a) Área Operativa. Conjunto de Bienes que son otorgados en Licencia.
b) Autoridad Regulatoria. Es la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ? ATT, que en representación del Estado Plurinacional de Bolivia realiza las tareas de regulación, fiscalización, control y supervisión del Sistema de Transporte Integral.
c) Autorización. Es el acto administrativo por el cual la Autoridad Regulatoria a nombre del Estado Plurinacional otorga a una persona individual o colectiva, pública o privada, nacional o extranjera, denominada operador, la autorización para prestar Servicios Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros y Carga, por un periodo establecido.
d) Cancelación del viaje: La no realización de un viaje programado.
e) Carga: Todos los bienes materiales pertenecientes al contratante que se transportan en un tren, excepto el equipaje de los usuarios.
f) Caso fortuito. Acontecimiento que no pudo ser previsto por el operador y aunque hubiera sido, no habría podido evitarse, debido a un obstáculo imprevisto y/o inevitable que impide que el viaje se lleve a cabo o que retrase su inicio (como ser: conmociones civiles, huelgas, bloqueos, controles del Estado, entre otras).
g) Cobro indebido: Valor cobrado injustificadamente, en exceso o por encima de la tarifa establecida y/o montos no autorizados por la Autoridad Regulatoria.
h) Coche. Es el Vehículo ferroviario remolcado, destinado al transporte de pasajeros.
i) Concesión. Es el acto por el cual la Autoridad Regulatoria, a nombre del Estado Boliviano, mediante la suscripción de un contrato aprobado por resolución administrativa, otorga a una persona colectiva, domiciliada en el Estado de Bolivia, el derecho de prestación del Servicio Público Ferroviario, por un plazo determinado.
j) Concesionario. Es la persona, colectiva titular de una Concesión.
k) Contrato de adhesión: Documento que contiene cláusulas preestablecidas unilateralmente por el operador, aprobadas por la Autoridad Regulatoria, a las que el pasajero se acoge.
l) Contrato de Transporte. Es la relación contractual mediante la cual el operador ferroviario conviene con el pasajero, el traslado de una persona o carga con arreglo a las condiciones estipuladas por el operador.
m) Equipaje: Constituido por artículos, efectos u otra propiedad personal del pasajero necesarios o apropiados para vestimenta, uso, comodidad o conveniencia, de cuya custodia se hace cargo exclusivo el operador y por el que emite un talón de equipaje en el que se consigna el peso transportado.
n) Equipaje de Mano. Elementos personales del pasajero cuyo peso y volumen permite su transporte en los compartimentos internos del tren, cuya custodia está a cargo del pasajero.
o) Equipaje Registrado o Facturado. Es el patrimonio constituido por los artículos, efectos y otras propiedades personales del pasajero, necesarias o apropiadas para vestimenta, uso, comodidad o conveniencia, de cuya custodia se hace cargo exclusivo del operador y por el que emite un talón de equipaje en el que se consigna el peso transportado.
p) Estación. Es la infraestructura que se encuentra dentro del área operativa, que consta del conjunto de terminales, oficinas y dependencias, centros de acopio, instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas, vías principales y secundarias.
q) Fuerza Mayor. Obstáculo imprevisto y/o inevitable que origina una fuerza extraña al hombre y que impide el

cumplimiento de la obligación, y que el viaje se lleve a cabo o que se retrase su inicio (como: incendios, inundaciones, causas meteorológicas y otros desastres naturales).
r) Infraestructura Ferroviaria. Es un conjunto de vías férreas, edificaciones, predios, estaciones, alcantarillas, obras de arte, etc.
s) Licencia. Es el acto mediante el cual, la Autoridad Regulatoria, a nombre del Estado Boliviano, mediante la suscripción de un contrato aprobado mediante resolución administrativa, otorga a un Concesionario el derecho de utilizar, administrar y explotar, sin derecho a disponer, un Área Operativa, por un plazo determinado que no podrá ser superior al plazo de la Concesión otorgada al Licenciatario.

t) Operador Ferroviario. Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera a quien se le ha otorgado la Autorización y Licencia para la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros y Carga.
u) Pasaje. Es un documento válido impreso, electrónico o manual que prueba el contrato de transporte que suscribe el pasajero con el operador del servicio ferroviario.
v) Pasajero: Persona natural que viaja en un vehículo de transporte ferroviario titular de un pasaje o boleto.
w) Tarifa: Monto de dinero que se cobra por el transporte de pasajeros y carga entre un punto de origen a un punto de llegada y comprende todas las normas y condiciones que configuran o influyen sobre el precio que paga el pasajero, así como cualquier beneficio significativo asociado con el transporte.
x) Talón de equipaje. Documento emitido por el operador de transporte ferroviario, que acredita el depósito del equipaje registrado del pasajero.
y) Usuario. Es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que contrata los servicios de transporte ferroviario, los servicios de infraestructura ferroviaria o los servicios logísticos complementarios.
z) Viaje: Es el trayecto que recorre un tren entre el punto de origen y de destino

TÍTULO II
SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS Y CARGA

CAPÍTULO I
PASAJE

ARTÍCULO 4. (CONTENIDO DEL PASAJE). El pasaje debe contener obligatoriamente los datos del operador y del pasajero, hora de salida, origen y destino, costo del pasaje, categoría del tren, condiciones del contrato y otros a ser definidos por la Autoridad Regulatoria.

ARTÍCULO 5. (VENTA DEL PASAJE). I. La venta de pasajes se efectuará exclusivamente en las boleterías de las estaciones principales, intermedias u otras oficinas habilitadas por el operador. A momento de adquirir el boleto, el pasajero debe proporcionar todos los datos requeridos por el operador.

II. El personal responsable de la venta de pasajes debe solicitar al pasajero la presentación de su documento de identidad y consultar el número de identificación tributaria (NIT) para la emisión del pasaje y factura correspondiente.

ARTÍCULO 6. (VIGENCIA DEL PASAJE). El pasaje es válido para la fecha y hora registradas en el mismo.

ARTÍCULO 7. (IRREGULARIDADES CON EL PASAJE)

I. Si el operador evidenciara alteraciones, borrones u otras irregularidades en el boleto, solicitará al pasajero que adquiera uno nuevo.

II. Todo pasajero que viaje en una clase superior a la indicada en su boleto, deberá pagar la diferencia del valor entre cada categoría.

III. En caso de extravío del boleto durante el viaje, el pasajero debe informar de manera inmediata a la tripulación del tren, a fin de que verifique su nombre en sistema; si fuera evidente que adquirió el pasaje permitirá su permanencia a bordo y que continúe el viaje. Si no existiera registro del nombre del pasajero en sistema, deberá adquirir su boleto a bordo.
ARTÍCULO 8. (PERSONAS QUE VIAJAN CON BOLETO AJENO O SIN PASAJE). I. Cuando el operador identifique a un pasajero viajando con un boleto ajeno, éste deberá comprar otro a bordo y el Operador deberá extenderle otro.

II. Si se sorprendiera a una persona viajando sin boleto o más allá de la estación para la cual adquirió su pasaje, se aplicará el mismo tratamiento que a las personas que viajan con un boleto ajeno.

ARTÍCULO 9. (PERSONAS QUE VIAJAN CON BOLETO AJENO O SIN PASAJE). I. Cuando el operador identifique a un pasajero viajando con un boleto ajeno, éste deberá comprar otro a bordo y el Operador deberá extenderle otro.

II. Si se sorprendiera a una persona viajando sin boleto o más allá de la estación para la cual adquirió su pasaje, se aplicará el mismo tratamiento que a las personas que viajan con un boleto ajeno.

CAPÍTULO II

DE LA INFORMACIÓN AL PASAJERO Y LAS CONDICIONES PARA EL VIAJE

ARTÍCULO 10. (INFORMACIÓN AL PASAJERO). I. El operador, previamente a la emisión del pasaje, debe informar al pasajero, de forma clara, precisa y oportuna, sobre:

a) Itinerarios, rutas, tiempo de viaje, hora de salida y hora estimada de arribo al lugar de destino y categoría del tren.
b) Asientos disponibles (de acuerdo a numeración).
c) Tarifas aprobadas por la Autoridad Regulatoria de acuerdo a las características del servicio de transporte ferroviario.
d) Peso, volumen y cantidad permitidos para el transporte de equipaje facturado y de mano, restricciones del equipaje considerado peligroso y/o nocivo a la salud.
e) Derecho a declarar el contenido y/o valor del equipaje.
f) Condiciones del transporte, requisitos y documentación necesaria para el viaje; condiciones de reembolso en caso que desista del viaje; entre otros.

II. El operador tiene la obligación de informar al pasajero antes del inicio y durante el viaje lo siguiente:

a) Derechos y obligaciones.
b) Demoras y/o cancelaciones, nueva hora de salida u otros aspectos relacionados al viaje.
c) Demoras del viaje por caso fortuito o fuerza mayor.
d) Derechos que le corresponden en materia de compensación y asistencia, en caso de cancelación o demora.
e) El procedimiento a seguir para transportar objetos de valor o frágiles en el equipaje con la mayor seguridad (declaración de valor).
f) Las limitaciones referidas a las dimensiones y peso del equipaje de mano al momento de presentarse a la estación. En caso que el equipaje exceda la capacidad de transporte en el coche del tren, informar al pasajero que éste será transportado en la bodega, solicitando que retire los objetos de valor o que declare los mismos.

ARTÍCULO 11. (INFORMACIÓN PROPORCIONADA AL PASAJERO). El operador deberá aplicar diferentes mecanismos para brindar información confiable al pasajero al momento de la compra del boleto, antes y durante la ejecución del servicio, y al momento de la entrega de carga y/o encomiendas, debiendo cumplir con esta obligación y acreditar tal situación.

ARTÍCULO 12. (MECANISMOS DE INFORMACIÓN). El operador ferroviario y de infraestructura ferroviaria realizará

periódicamente la difusión de información sobre derechos y obligaciones de los usuarios de servicios de transporte ferroviario y de infraestructura ferroviaria. Asimismo, establecerá canales para difundir la normativa que rige el sector de transporte ferroviario, para que los operadores ferroviarios y administradores ferroviarios cuenten con información actualizada.

CAPÍTULO III
ATENCIÓN A PASAJEROS CON DISCAPACIDAD Y/O NECESIDADES ESPECIALES

ARTÍCULO 13. (TRATO PREFERENTE). I. El operador debe brindar una atención preferente a los pasajeros con discapacidad y/o necesidades especiales (personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, enfermos, menores de edad y otros).

II. Asimismo, debe brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria y facilitar su acceso y ubicación en el coche del tren, destinando los dos primeros asientos de cada categoría del tren, debidamente señalizados y cercarnos a la puerta de ingreso, asignando además el espacio necesario para la ubicación del equipo especial.

III. Los pasajeros con discapacidad deben hacer conocer al operador sus necesidades para el viaje con por lo menos 24 horas de anticipación a la fecha de salida; sin embargo si no fuera informado no se exime de sus obligaciones de atención con dichos pasajeros.

ARTÍCULO 14. (DESCUENTOS). El operador debe brindar descuento en la emisión de boletos con tarifas máximas de referencia a personas con discapacidad; de la tercera edad y menores de edad, en conformidad a los porcentajes dispuestos y requisitos establecidos en la normativa específica para cada caso.

ARTÍCULO 15. (EMBARQUE Y DESEMBARQUE). Los pasajeros con discapacidad y/o necesidades especiales tendrán derecho a embarcar el coche del tren en forma previa a cualquier otro, y deberán hacerlo con por lo menos 20 minutos de anticipación a la hora de salida del tren. Por seguridad del pasajero, la tripulación del tren determinará la conveniencia de desembarcarlo primero o al final del resto de los pasajeros.

ARTÍCULO 16. (PASAJEROS ENFERMOS). I. Para el transporte de pasajeros enfermos, el operador deberá exigir un certificado médico, en el que consten las condiciones de salud y aptitud para el viaje.

II. Asimismo, dependiendo de las condiciones del pasajero, podrá exigir, por cuenta de éste, que un médico o cualquier otra persona idónea para el caso, lo asista durante el viaje, a menos que el médico certifique que no es necesario.

ARTÍCULO 17. (EQUIPO ESPECIAL). La silla de ruedas, camilla u otro equipo que requieran los pasajeros con discapacidad o enfermos, serán transportados en la bodega del tren como equipaje prioritario y sin costo adicional.

ARTÍCULO 18. (TRANSPORTE DE PERROS LAZARILLOS). Los pasajeros no videntes, que por su discapacidad visual utilicen perros lazarillos, tienen derecho al transporte gratuito del mismo en el furgón de carga, siempre que presenten el certificado de sanidad correspondiente.

ARTÍCULO 19. (MUJERES EMBARAZADAS). Por seguridad, no podrán viajar las mujeres embarazadas, si el período de gestación supera las veintiocho (28) semanas. Si la pasajera a su cuenta y riesgo decide optar por el servicio ferroviario, el operador se reserva el derecho de exigir documentación que acredite su aptitud para el viaje o que éste no representa ningún riesgo, liberando de responsabilidad al operador ante cualquier eventualidad que surja durante el viaje.

ARTÍCULO 20. (MENORES DE EDAD). Para el viaje de menores de edad, el operador deberá tomar en cuenta lo siguiente:

a) Exigir a los padres o apoderados que deseen adquirir boletos para menores de edad que viajen solos o en compañía de uno de sus progenitores, la documentación establecida en normativa específica;

b) Verificar que todo menor de edad que se encuentre a bordo del tren, cuente con la autorización emitida por la Autoridad Competente para realizar el viaje. En caso de identificar la presencia de un menor a bordo sin la autorización respectiva, deberá reportar esta situación a las Autoridades Competentes de manera inmediata.

CAPÍTULO IV
DEMORA, INTERRUPCIÓN Y/O CANCELACIÓN DEL VIAJE

ARTÍCULO 21. (DEMORA O CANCELACIÓN DE VIAJE POR CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR). Cuando el viaje se cancele o demore por causas de fuerza mayor o caso fortuito, el operador quedará liberado de responsabilidad. En tales casos, el pasajero podrá optar por:

a) Solicitar la devolución del importe total del pasaje, sin que haya lugar a descuento alguno;
b) Esperar el reinicio o la realización del viaje.

ARTÍCULO 22. (INTERRUPCIÓN DEL VIAJE). Si el viaje es interrumpido, el operador debe proveer a los pasajeros un transporte sustituto que le permita retornar a la estación de origen o continuar hasta la estación de destino; debiendo reembolsar el valor del pasaje en el primer caso.

ARTÍCULO 23. (CANCELACIÓN DEL VIAJE). Si el viaje es cancelado por causas atribuibles al operador, éste deberá proporcionar al pasajero gastos de alimentación, hospedaje en los que sea necesario pernoctar (si no se encuentra en su ciudad de origen) y de traslado (estación - hotel - estación).

ARTÍCULO 24. (DEMORA DEL VIAJE). I. Si la demora es mayor a 30 minutos a la hora programada de la salida del tren por causas atribuibles al operador, el pasajero podrá optar por la devolución inmediata del 100% del importe del pasaje.

II. Cuando se demore la hora programada de salida del tren por causas atribuibles al operador, éste deberá proporcionar al pasajero:
a) Cuando la demora sea mayor a una (1) hora e inferior a dos (2) deberá proporcionarse un refrigerio.
b) Además de lo anterior, alimentos según la hora hasta que se restituya el servicio, cuando la demora sea superior a dos (2) horas.
c) Cuando la demora sea superior a uno (1) horas se deberá proporcionar al pasajero una vía de comunicación, ya sea vía teléfono, Internet u otro medio, durante la espera.

CAPÍTULO V
EQUIPAJE

ARTÍCULO 25. (TALON DE EQUIPAJE). I. El operador debe entregar al pasajero un talón por cada equipaje, como constancia de recepción, el cual se constituye en prueba del contrato de transporte del mismo.

II. El talón de equipaje debe contener los siguientes datos:

a) Nombre del operador;
b) Número del talón;
c) Peso;
d) Destino;
e) Declaración del contenido y/o valor del equipaje, en la que se consigne la firma del pasajero.

ARTÍCULO 26. (CANTIDAD, PESO Y/O VOLUMEN). I. El pasajero tiene derecho a llevar consigo, sin cargo adicional, dentro del coche del tren hasta dos (2) equipajes o bultos pequeños de mano, siempre que en conjunto no superen los 10

kilos y por su tamaño permitan ser colocados en los compartimientos habilitados en los coches.

II. Si el equipaje excediera en tamaño será trasladado a la bodega del tren, debiendo el operador solicitar al pasajero que retire los objetos que considere valiosos o de uso inmediato antes de entregarlo, o que declare el contenido y/o valor económico de los mismos. El operador deberá extender el correspondiente talón de equipaje para su entrega en destino.

ARTÍCULO 27. (RESPONSABILIDAD). El operador no se responsabiliza por el contenido, daño o extravío del equipaje de mano, toda vez que su custodia es responsabilidad del pasajero.

ARTÍCULO 28. (RESTRICCIONES). El pasajero no deberá llevar en su equipaje de mano elementos cuyo peso o tamaño impidan su transporte seguro, provoquen incomodidad a los demás pasajeros a bordo o que obstaculicen el tránsito de las personas en los pasillos en caso de una eventual evacuación por emergencia.

ARTÍCULO 29. (FRANQUICIA). El pasajero tiene derecho a transportar sin cargo adicional en bodegas del tren, hasta tres (3) equipajes que no excedan los veinticinco (25) kilos en total.

ARTÍCULO 30. (IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAJE). El pasajero debe registrar todo su equipaje ante el operador para su transporte en bodega del tren, el operador debe consignar claramente nombre y apellidos, dirección, teléfono, origen y destino, a fin de facilitar su búsqueda en caso de extravío.

ARTÍCULO 31. (ENTREGA DE EQUIPAJE). Los pasajeros podrán entregar sus equipajes al operador hasta 30 minutos antes de la hora programada de salida del tren.

ARTÍCULO 32. (VAGON DE EQUIPAJE). El operador es responsable de la custodia del equipaje desde el momento en que lo recibe y transportará el equipaje registrado de los pasajeros en un furgón del tren en que éstos viajen, especialmente habilitado para el efecto, con medidas de seguridad a fin de que el equipaje no sea sustraído o extraviado a lo largo del recorrido.

ARTÍCULO 33. (DECLARACIÓN DE OBJETOS DE VALOR). I. El pasajero no debe incluir en su equipaje artículos de valor (dinero, joyas, piedras o metales preciosos); aparatos electrónicos (celulares, cámaras fotográficas, computadoras portátiles entre otros); medicinas; documentos negociables, comerciales, de identificación, títulos o valores, entre otros; ya que el operador no se responsabilizará por los mismos.

II. Si el pasajero desea transportar alguno de los objetos antes mencionados y el operador acepta, deberá declarar por escrito su contenido en el formulario habilitado para este efecto y aprobado por la Autoridad Regulatoria, para que el operador responda por el valor del objeto extraviado, sustraído o dañado. El operador tiene la obligación de informar al pasajero su derecho a declarar el contenido y/o valor económico de su equipaje.

III. Se deja claramente establecido que el operador se reserva el derecho de exigir una relación de los objetos contenidos en el equipaje y comprobar la presencia de los mismos.

ARTÍCULO 34. (RECEPCIÓN DE EQUIPAJE). I. Al llegar a destino, el pasajero debe proceder inmediatamente a recoger su equipaje presentando su talón de equipaje, verificando que lo recibe en las mismas condiciones en que lo entregó al operador.

II. Si el pasajero recoge el equipaje sin observación, constituye presunción salvo prueba en contrario, que el mismo fue entregado en buen estado y de conformidad al contrato de transporte.

ARTÍCULO 35. (DAÑOS AL EQUIPAJE). I. El operador es responsable del daño ocasionado al equipaje, destrucción o avería, en cualquier momento en que éste se halle bajo su custodia.

II. La responsabilidad del operador se extenderá al daño de artículos frágiles, única y exclusivamente, cuando el pasajero haya hecho constar su carácter de frágil.

III. El operador no será responsable si los daños se deben a la naturaleza o vicio propio del equipaje.

ARTÍCULO 36. (DEMORA EN LA ENTREGA). I. Si el equipaje no llegara junto al pasajero, el operador deberá realizar todas las gestiones necesarias para entregarlo lo antes posible, de manera que su propietario pueda verificar su estado. El operador deberá iniciar la búsqueda del equipaje rezagado inmediatamente al arribo del tren a destino e informar al pasajero la fecha de entrega del mismo, dentro de las 24 horas de su arribo.

II. En caso que el pasajero no tenga residencia en la ciudad de arribo, el operador debe cubrir las necesidades mínimas de vestimenta y aseo en tanto restituya el equipaje, proporcionando de manera inmediata y por única vez la suma de Bs. 200 (doscientos 00/100 bolivianos).

ARTÍCULO 37. (EXTRAVÍO DE EQUIPAJE). I. En caso de extravío del equipaje total o parcial, el operador al concluir la búsqueda del mismo en el plazo máximo de 48 horas computables a partir del arribo del pasajero, deberá indemnizarlo con el pago de Bs. 100.- (cien 00/100 bolivianos) por kilo faltante, monto que será ajustado anualmente por la Autoridad Regulatoria.

II. Si el operador no procede al pesaje del equipaje y si éste se extraviara, deberá indemnizar por el valor del peso máximo permitido, es decir 25 kilos.

III. Si el equipaje del pasajero fuera extraviado en el transcurso del viaje, éste debe hacer conocer su reclamo al operador y a la oficina de ODECO antes de retirarse de la estación.

IV. En caso de pérdida parcial o total del equipaje cuyo valor hubiera sido declarado expresamente por el pasajero, el operador debe reponer el monto total declarado en el formulario correspondiente en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles de la fecha de arribo.

ARTÍCULO 38. (RESPONSABILIDAD).

I. La responsabilidad del operador respecto al equipaje comienza desde el momento en que emite el talón de equipaje y termina cuando el pasajero lo recoge al concluir el viaje.

II. El operador se asegurará que el equipaje arribe a destino en las mismas condiciones en que fue entregado por el pasajero en la estación de origen, caso contrario será responsable por el daño o pérdida total o parcial del mismo. Se deja claramente establecido, que la responsabilidad en relación al equipaje no alcanza al contenido que el operador desconoce.

CAPÍTULO VI
OBLIGACIONES DEL OPERADOR

ARTÍCULO 39. (OBLIGACIONES DEL OPERADOR). Los operadores deben cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Transportar a los pasajeros en condiciones de seguridad al lugar convenido, dentro del término establecido y conforme al contrato de transporte.

b) Brindar información oportuna y confiable sobre las condiciones del servicio antes y durante la ejecución del servicio.

c) Cumplir con los horarios e itinerarios aprobados por la Autoridad Regulatoria, los cuales deberán ser publicados e indicados en el boleto.

d) Mantener los trenes en condiciones técnicas que garanticen la seguridad de los pasajeros.

e) Mantener en condiciones de higiene, salubridad, comodidad e iluminación las instalaciones de las estaciones y los vehículos rodantes.

f) Informar a los pasajeros acerca de cualquier interrupción o cancelación del servicio con la debida antelación.

g) Prohibir la introducción en los coches de pasajeros de bultos, que por su aspecto, olor o tamaño, puedan causar molestias.

h) Atender los reclamos por cualquier deficiencia en la prestación del servicio.

i) Brindar al pasajero un trato cordial y respetuoso.

j) Brindar las atenciones y compensaciones a los pasajeros previstos en la normativa específica establecida por la Autoridad Regulatoria.

ARTÍCULO 40. (CONTRATO DE ADHESIÓN). I. A través del contrato de adhesión el operador se obliga a prestar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros y/o carga, en las condiciones convenidas al momento de la emisión del boleto y/o guía de encomiendas.

II. Las condiciones del contrato de adhesión para el transporte de pasajeros serán aprobadas por la Autoridad Regulatoria.

III. Los operadores deberán hacer conocer las condiciones del contrato a los pasajeros antes de la ejecución del servicio.

ARTÍCULO 41. (POLIZAS DE SEGURO). Los operadores ferroviarios deberán contar con Seguros vigentes contra accidentes de usuarios y terceros, y en general cumplir con la contratación de todos los seguros que garanticen la responsabilidad civil de las operaciones que realizan, los cuales deberán ser presentados a la Autoridad Regulatoria dentro de los primeros 15 días de cada gestión.

CAPÍTULO VII
DERECHOS DE LOS OPERADORES

ARTÍCULO 42. (EXCESO DE EQUIPAJE). Si el peso del equipaje del pasajero fuera mayor a veinticinco (25) kilogramos, el operador podrá realizar el cobro por concepto de exceso de equipaje de acuerdo a su política comercial, debiendo facturar y entregar el talón de equipaje.

ARTÍCULO 43. (OTROS DERECHOS). Sin perjuicio de lo establecido en la Ley General de Transportes N° 165, los derechos de los operadores del servicio de transporte son los siguientes:
a) Percibir un ingreso por la venta de pasajes y por el exceso de equipaje, según la tarifa establecida por la Autoridad Regulatoria.

b) Exigir al usuario el resarcimiento por daños ocasionados a las unidades de transporte cuando exista un daño flagrante.

CAPÍTULO VIII
OBLIGACIONES, PROHIBICIONES Y DERECHOS DEL PASAJERO

ARTÍCULO 44. (OBLIGACIONES DE PASAJEROS). Los pasajeros deben cumplir con las siguientes obligaciones:

a) Presentarse en la estación de origen por lo menos con sesenta (60) minutos de antelación a la hora de salida señalada en el pasaje.

b) Informarse sobre los requisitos y documentación necesaria para el viaje.

c) Informar con la debida antelación al operador si viaja con una persona en situación de discapacidad o con necesidades

especiales, para que le brinden la asistencia correspondiente.

d) Abordar o descender del tren únicamente en las paradas autorizadas y cuando el mismo se encuentre completamente detenido.
e) Acatar las instrucciones de la tripulación.

f) Hacer uso adecuado de los servicios higiénicos.

g) Antes de abandonar la estación, verificar que su equipaje se encuentre en las mismas condiciones en las cuales fue entregado al operador, y no presente alguna irregularidad, caso contrario deberá reportarlo al operador antes de retirarse de ésta.

h) Transportar los objetos de valor como equipaje de mano para mantener la custodia de los mismos.

ARTÍCULO 45. (EMBALAJE DEL EQUIPAJE). I. El pasajero debe embalar su equipaje de manera adecuada para asegurar su manipuleo y transporte en condiciones regulares.

II. Cuando por circunstancias especiales el operador acepte un equipaje cuyo embalaje fuera deficiente, dejará constancia de ello en el talón de equipaje, y quedará liberado de responsabilidad en caso de daño de algún objeto.

III. El operador podrá negarse a transportar equipaje que por su mal estado, embalaje, acondicionamiento u otras circunstancias puedan constituir peligro evidente.

IV. El pasajero debe informar al operador cuando el contenido del equipaje sea frágil y/o especial, a fin de que éste tome las medidas necesarias para evitar perjuicios.

ARTÍCULO 46. (PROHIBICIONES DE LOS PASAJEROS). Los pasajeros del servicio de transporte ferroviario están prohibidos de:

a) Abordar el tren con equipaje cuyo contenido contravenga las normas vigentes en materia aduanera.

b) Obstaculizar total o parcialmente el cierre de puertas y tránsito por los pasillos.

c) Descender del coche, cuando éste deba detenerse en algún tramo del recorrido por alguna razón, salvo indicación en contrario por parte de la tripulación del tren.

d) Arrojar residuos en el piso de las estaciones, coches o al exterior de los mismos.

e) Dañar o destruir cualquier objeto de propiedad del operador.

f) Ensuciar, escribir o pintar en los trenes, accesos e instalaciones.

g) Realizar actos que alteren el orden, decoro o buenas costumbres.

h) El operador ferroviario podrá solicitar al pasajero que se encuentre bajo los efectos del alcohol y estupefacientes que alteren su personalidad y afecte el normal desarrollo del viaje, a desalojar el tren en la estación más cercana, sin derecho a devolución del pasaje.
ARTÍCULO 47. (DERECHOS DE LOS PASAJEROS). Además de los establecidos en la normativa vigente, los pasajeros del servicio de transporte ferroviario tienen los siguientes derechos:

a) Acceder en condiciones no discriminatorias al servicio.

b) Ser transportado de forma segura y conforme a las condiciones acordadas en el contrato.

c) Recibir atención inmediata ante modificaciones en la prestación del servicio, por causas atribuibles al operador.

d) Recibir información, oportuna, confiable y continua sobre los requisitos; condiciones y cualquier cambio generado en el servicio.

e) Ser compensado y/o atendido por incumplimiento al contrato, por causas atribuibles al operador.

ARTÍCULO 48. (REPROGRAMACIÓN DEL VIAJE). El pasajero podrá solicitar la postergación de la fecha de viaje o la cancelación del servicio con una anticipación no menor a veinticuatro (24) horas a la hora fijada para el inicio del servicio. El viaje podrá ser reprogramado dentro de las 72 horas siguientes a la fecha de realización del mismo, debiendo pagar el pasajero el 15% del valor del boleto.

ARTÍCULO 49. (PORCENTAJES DE DEVOLUCIÓN). I. En caso que el pasajero no aborde el tren en la estación de origen o en alguna estación anterior a la de destino, perderá todos sus derechos sobre el boleto de viaje, no correspondiendo el reembolso por parte del operador.

II. Si el pasajero desistiera del viaje 24 horas antes de la hora de salida del tren, el operador realizará la devolución del 80% del valor del boleto.

III. Si desiste del viaje y se presenta ante el operador hasta dos (2) horas antes de la salida programada, éste procederá a la devolución del 60% del valor del pasaje.

CAPÍTULO XI
INFRACCIONES, SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS ESPECIALES PARA EL SECTOR DE TRANSPORTE FERROVIARIO

ARTÍCULO 50. (INFRACCIONES Y SANCIONES). I. Todos los operadores de transporte ferroviario y el Administrador de infraestructura ferroviaria que incumplan o transgredan directa o indirectamente lo establecido en la Ley Nº 165, General de Transporte y el presente reglamento, serán sancionados de acuerdo a normativa vigente y reglamentación específica emitida por la Autoridad Regulatoria.

II. La Autoridad Regulatoria sancionará a los operadores que brinden el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga; al Administrador que brinde el servicio de atención al público en estaciones ferroviarias, respectivamente por las infracciones a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, a la normativa específica a ser establecida y/o las establecidas en los respectivos contratos, además al administrador de infraestructura conforme a normativa específica a ser generada.

ARTÍCULO 51. (CLASIFICACIÓN DE LAS INFRACCIONES). Sin perjuicio de lo establecido en la Ley General de Transportes N° 165, las infracciones y sanciones a los operadores del servicio se clasifican en:
a) Prestación ilegal del servicio.
b) Contra el Sistema de Transporte Integral ? STI.
c) Contra los derechos de los usuarios.
d) Contra los derechos de los operadores.
e) Contra las atribuciones de la Autoridad Regulatoria.

ARTÍCULO 52. (TIPOS DE INFRACCIÓN). I. Las infracciones aplicables a la anterior clasificación y que son sujetas a sanción se detallan a continuación:

I. Prestación ilegal del servicio:

a) Prestar el servicio sin autorización emitida por la Autoridad Regulatoria.
b) Prestar u ofrecer el servicio por rutas y/o horarios no autorizados.

II. Las infracciones establecidas en el numeral 1. serán sancionadas con:

a) A la primera vez: La multa será de 10.000 UFV.
b) A la segunda vez: La multa será de 15.000 UFV.
c) A la tercera vez: La multa será de 20.000 UFV.

2. Contra el Sistema de Transporte Integral ? STI:

a) Prácticas abusivas o anticompetitivas.
b) Emisión de publicidad falsa y/o engañosa.
c) Brindar servicios a los usuarios que condicionen a realizar otro tipo de aportación o cobro, que no sea parte de la estructura tarifaria vigente.
d) Abandono injustificado o la interrupción indebida de la prestación servicio.
e) Incumplir con la custodia y resguardo de las áreas operativas a su cargo.

II. Las infracciones establecidas en el numeral 2. serán sancionadas con:

a) A la primera vez: La multa será de 5.000 UFV.
b) A la segunda vez: La multa será de 10.000 UFV.
c) A la tercera vez: La multa será de 15.000 UFV.

3. Contra los derechos de los usuarios:

a) Cobros indebidos de tarifas que estén por encima de lo aprobado.
b) La no devolución de cobros excedentes realizados, durante la acción de la Autoridad Regulatoria.
c) Demora por causas atribuibles al operador.
d) Suspensión y/o interrupción injustificada de la prestación de los servicios.
e) Realización de paradas no autorizadas.
f) Pérdida o sustracción del equipaje, encomienda o carga.
g) Poner en riesgo o afectar la seguridad e integridad física de los usuarios por negligencia en la verificación y aplicación de las normas técnicas y condiciones de seguridad en la prestación del servicio; además del mantenimiento y preservación de la infraestructura o equipamiento.
h) Proporcionar información falsa y/o engañosa sobre los mecanismos de control interno del operador.
i) Incumplimiento de los factores de puntualidad y cancelación, aprobados por la Autoridad Regulatoria.
j) Negación a la prestación del servicio al público en general, además de no cumplir con los descuentos a los usuarios de los sectores beneficiados con tarifas especiales, de acuerdo a lo establecido en normativa específica.
k) Negación de la prestación de colaboración al personal de la Autoridad Regulatoria, debidamente identificado, durante el ejercicio de sus funciones regulatorias.
l) Deficiencias y diferencias en el contenido o emisión de las facturas o en los contratos de transporte de acuerdo a normativa específica emitida por la Autoridad Regulatoria.

III. Las infracciones establecidas en el numeral 3. serán sancionadas con:

a) A la primera vez: La multa será de 5.000 UFV.
b) A la segunda vez: La multa será de 10.000 UFV.
c) A la tercera vez: La multa será de 15.000 UFV.
d) A la cuarta vez: La multa será de 20.000 UFV.

4. Contra los derechos de los operadores:

a) Prestar el servicio por debajo de los mínimos tarifarios aprobados, cuando esto conduzca a situaciones anticompetitivas.
b) Realizar fusiones, acuerdos, convenios o prácticas abusivas con otros operadores y/o terceros con la finalidad de capturar un mercado significativo de usuarios.
c) Realizar, en general, cualquier práctica abusiva, anticompetitiva, predatoria, emisión de publicidad falsa y/o engañosa, buscando un posible beneficio de un prestador de servicio y/o menoscabo de otro u otros.

IV. Las infracciones establecidas en el numeral 4. serán sancionadas con:

a) A la primera vez: Apercibimiento.
b) A la segunda vez: La multa será de 5.000 UFV.
c) A la tercera vez: La multa será de 10.000 UFV.
d) A la cuarta vez: La multa será de 15.000 UFV.

5. Contra las atribuciones de la Autoridad Regulatoria:

a) Presentación a la Autoridad Regulatoria, de información falsa y/o engañosa solicitada por esta, para fines regulatorios.
b) Negativa de proporcionar información y documentación cuando lo requiera la Autoridad Regulatoria.
c) Incumplimiento total o parcial, obstaculización, negativa, obstrucción y/o resistencia al cumplimiento de las Resoluciones Administrativas o la normativa específica emitida por la Autoridad Regulatoria.
d) Agresión física o verbal, al personal de la Autoridad Regulatoria en funciones de control y fiscalización.

V. Las infracciones establecidas en el numeral 5. serán sancionadas con:

a) A la primera vez: La multa será de 5.000 UFV.
b) A la segunda vez: La multa será de 10.000 UFV.
c) A la tercera vez: La multa será de 15.000 UFV.
d) A la cuarta vez: La multa será de 20.000 UFV.

ARTÍCULO 53. (INSTRUMENTO SANCIONATORIO). Las sanciones serán impuestas, previo proceso administrativo, mediante Resolución Administrativa, con la que se notificará al afectado de acuerdo a las disposiciones de la Ley de Procedimiento Administrativo, Ley Nº 2341 de 23 de abril de 2002 y por su reglamento, aprobado mediante los Decretos Supremos Nº 27113 de 23 de julio de 2003, Nº 27172 de 15 de septiembre de 2003.

ARTÍCULO 54. (TIPOS DE SANCIONES).I. Las infracciones en las que incurran y sean impuestas a los infractores serán sancionados en aplicación a lo siguiente:

a) Apercibimiento.
b) Multa Pecuniaria.

II. Estas sanciones se aplicarán para cada tipo de infracción de forma independiente.

III. El cumplimiento de las sanciones impuestas según lo señalado en el parágrafo I del presente artículo, no convalida la actividad irregular que dio lugar a la sanción, debiendo el operador cesar o subsanar los actos irregulares inmediatamente.

ARTÍCULO 55. (PLAZO DE PAGO DE MULTAS). EL plazo para el pago de las multas serán establecidas en las respectivas Resoluciones Administrativas Sancionatorias, emitida por la Autoridad Regulatoria.

ARTÍCULO 56. (REINCIDENCIA Y GRADUALIDAD). I. Se determinará la reincidencia siempre y cuando se cometa una infracción del mismo tipo y calificación, que la motivo una sanción anterior en el plazo establecido de un periodo fiscal.

II. Para establecer la reincidencia se tomará en cuenta las resoluciones administrativas sancionatorias que se encuentren firme en sede administrativa.

ARTÍCULO 57. (DEL REGISTRO DE INFRACCIONES Y SANCIONES). La Autoridad Regulatoria, contará con un registro actualizado, sistematizado y clasificado de las infracciones y sanciones a efecto de llevar un adecuado control y seguimiento para la determinación de reincidencias de infracciones y su correspondiente sanción.

TÍTULO III
FISCALIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO.

CAPÍTULO I
CONTROL, REGULACIÓN E INSPECCIONES

ARTÍCULO 58. (FISCALIZACIÓN Y REGULACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO). I modalidad de transporte público ferroviario, será controlado y regulado por la Autoridad Regulatoria; efectuando el seguimiento y la verificación del cumplimiento de las obligaciones, la adecuada prestación del Servicio Público Ferroviario, el cumplimiento de tarifas, Itinerarios, horarios y frecuencias.

ARTÍCULO 59. (INSPECCIONES). La Autoridad Regulatoria realizará el seguimiento y la fiscalización de las obligaciones, tanto de los operadores que brinden el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga; a los operadores que brinden el servicio de atención al público en estaciones ferroviarias, y así como al administrador de infraestructura ferroviaria a través las siguientes clases de inspecciones:

a) Inspecciones ordinarias: Que tienen como objetivo la verificación de las condiciones de prestación del servicio y cumplimiento de obligaciones, en ciertos periodos de tiempo, previamente determinados y bajo formularios preestablecidos.

b) Inspecciones extraordinarias: Que tienen por objetivo la verificación de las condiciones de prestación del servicio y cumplimiento de obligaciones en cualquier momento que pueda estar motivado por causales no previstos, generalmente urgentes (accidentes graves, denuncias, etc.) o como prevención, por lo que estas inspecciones, no son planificadas.

ARTÍCULO 60. (RESULTADO DE LAS INSPECCIONES). Las inspecciones podrán detectar alguna deficiencia en el servicio tanto de operadores que brinden el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga; así como de los operadores que brinden el servicio de atención al público en estaciones ferroviarias y de acuerdo a la gravedad del caso:

a) La Autoridad Regulatoria dará a conocer las deficiencias encontradas y los plazos para su corrección.

b) En caso de incumplimiento, el auto de Formulación de Cargos dará inicio de un proceso administrativo contra el operador, cuya sanción será establecida mediante Resolución emitida por la Autoridad Regulatoria.

ARTÍCULO 61. (ACREDITACIÓN DE INSPECTORES). Durante las inspecciones, los servidores públicos participantes deberán estar debidamente acreditados por la Autoridad Regulatoria a efecto de realizar el seguimiento, fiscalización, control y supervisión del servicio.

CAPÍTULO II
SEGUIMIENTO, FISCALIZACIÓN Y COORDINACIÓN

ARTÍCULO 62. (SEGUIMIENTO Y FISCALIZACIÓN). I. El seguimiento y la fiscalización de las obligaciones establecidas con la normativa específica y vigente, orientada a la correcta prestación de los servicios de transporte ferroviario por parte de los operadores; estará a cargo de la Autoridad Regulatoria, conforme al marco de sus atribuciones y competencias, enfocándose principalmente en los siguientes aspectos:

a) Cumplimiento de los requisitos relacionados a la otorgación de la autorización para la prestación del servicio de transporte emitido por la Autoridad Regulatoria.

b) Cumplimiento del régimen tarifario vigente, aprobado por la Autoridad Regulatoria.

c) Cumplimiento de los estándares de calidad, comodidad y seguridad, además del cumplimiento de la normativa específica vigente.

d) Fiscalización al cumplimiento de rutas, horarios y frecuencias establecidas a los operadores.

e) Otros aspectos que la Autoridad Regulatoria considere necesarios, de acuerdo a la programación y planificación interna.

II. Para este fin, la Autoridad Regulatoria, contará con personal autorizado y debidamente capacitado para regular y fiscalizar el cumplimiento de las normas establecidas.

ARTÍCULO 63. (COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL). A efectos del presente reglamento, en el marco de las atribuciones y competencias específicas de las Autoridades Competentes, se deberá coordinar tareas y crear mecanismos de coordinación y control con las diferentes instituciones afines a dicha labor.

CAPÍTULO III
COBRO COACTIVO, SERVIDUMBRES Y ESTÁNDARES DE CALIDAD Y SEGURIDAD

ARTÍCULO 64. (COBRO COACTIVO). Las resoluciones administrativas firmes en sede administrativa, emitidas por la Autoridad Regulatoria, resultantes de la imposición de multas y falta de pago de la tasa de regulación, se constituye en título suficiente a efectos de su cobro coactivo, en el marco de lo dispuesto por la Ley de Procedimiento Coactivo Fiscal, Decreto Ley Nº14933, de 29 de septiembre de 1977, elevado a rango de Ley por la Ley Nº1178 de 20 de julio de 1990, de Administración y Control Gubernamentales.

ARTÍCULO 65. (SERVIDUMBRES). Las servidumbres serán puestas a consideración de la Autoridad Regulatoria para su autorización debiendo cumplirse con los procedimientos y requisitos establecidos por la Autoridad Regulatoria en normativa específica.

ARTÍCULO 66. (ESTANDARES TÉCNICOS DE CALIDAD Y SEGURIDAD). Los estándares técnicos serán implementados y actualizados por la Autoridad Regulatoria mediante normativa específica para operadores de transporte ferroviario de pasajeros y carga, y a los administradores de infraestructura.

TÍTULO IV
RÉGIMEN DE REGULACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIARIO DE PASAJEROS.

CAPÍTULO I
REGULACIÓN TARIFARIA

ARTÍCULO 67. (APROBACIÓN). I. La Autoridad de regulación, evaluará las tarifas propuestas por los operadores ferroviarios para su aprobación o rechazo en los Servicios de Transporte de pasajeros y carga.

II. En el caso de no existir solicitudes de modificación la Autoridad Regulatoria ratificara las vigentes conforme a sus procedimientos.

III. Las tarifas aprobadas deberán ser notificadas a los operadores y publicadas en un medio de prensa a nivel nacional.

ARTÍCULO 68. (CONVENIOS CON LOS PASAJEROS). Los operadores de transporte ferroviario tendrán la libertad de suscribir con los pasajeros convenios privados fijando las condiciones operativas y económicas para transportes que resulten especiales por su volumen, continuidad u otras características.

ARTÍCULO 69. (DESCUENTOS POR VOLUMEN DE TRÁFICO). Se aplicarán de manera no discriminatoria para los servicios prestados a pasajeros que no se encuentren en circunstancias similares.

ARTÍCULO 70. (EXHIBICIÓN). Las tarifas vigentes para el Servicio Público Ferroviario serán exhibidas al público en los lugares de venta de pasajes o lugares establecidos al efecto por el operador.

CAPÍTULO II
SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

ARTÍCULO 71. (TARIFAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS). El operador de transporte ferroviario, podrá proponer nuevas tarifas para la aprobación de la autoridad Regulatoria, de acuerdo a reglamento específico a ser emitido por la Autoridad Regulatoria, debiendo comunicar antes de los treinta (30) días contados a partir de la fecha límite de la resolución vigente.

ARTÍCULO 72. (MODIFICACIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS). La Autoridad Regulatoria podrá disponer la modificación de las características del Servicio de Transporte de Pasajeros, requerir la prestación de uno o más servicios adicionales, o la aplicación de una tarifa diferente a la propuesta por el operador de transporte ferroviario. En estos casos, de comprobarse que los ingresos provenientes de la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros con las modificaciones exigidas por el Poder Ejecutivo, no permiten al operador de transporte ferroviario cubrir los costos del mencionado servicio calculados de acuerdo a los criterios de las compensaciones.

CAPÍTULO III
SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA

ARTÍCULO 73. (FIJACIÓN DE TARIFAS DE TRANSPORTE DE CARGA). El operador de transporte ferroviario deberá comunicar a la Autoridad Regulatoria antes de los sesenta (60) días contados a partir de la fecha límite de la resolución vigente en cuanto a la prestación futura de los Servicios de Transporte de carga y las tarifas que pretenda aplicar.

ARTÍCULO 74. (APLICACIÓN DE TARIFA DIFERENCIADA). El Poder Ejecutivo podrá disponer la aplicación de una tarifa diferente a la propuesta por el operador de transporte ferroviario para el servicio de transporte de carga. En estos casos, de comprobarse que los ingresos provenientes de la prestación de dicho servicio con las modificaciones tarifarias exigidas por el Poder Ejecutivo, no permitan al operador de transporte ferroviario cubrir los costos del Servicio de Transporte de Carga calculados de acuerdo a los criterios establecidos en capítulo 7 suspensión de la prestación del servicio público ferroviario.

CAPÍTULO IV
AJUSTE DE TARIFAS

ARTÍCULO 75. (SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SIN COMPENSACIÓN). El operador de transporte ferroviario deberá comunicar a la Autoridad Regulatoria los sucesivos ajustes de tarifas para los Servicios de Transporte de Pasajeros que no se encuentren bajo el régimen de compensación. Dichos ajustes de tarifas, serán aprobadas por la Autoridad Regulatoria anualmente dentro de los treinta (30) días hábiles de su aprobación por el operador de transporte ferroviario para su aplicación inmediata.

ARTÍCULO 76. (SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS CON COMPENSACIÓN). La Autoridad Regulatoria

comunicará al operador de transporte ferroviario, cualquier decisión respecto a modificaciones tarifarias en aquellos Servicios de Transporte de Pasajeros que se encuentren bajo el régimen de compensación con por lo menos sesenta (60) días de anticipación a la aplicación de la tarifa requerida. En estos casos, la Autoridad Regulatoria y el operador de transporte ferroviario establecerán los cambios a efectuar en los acuerdos a los que hayan llegado.

TÍTULO V
TASA DE REGULACIÓN

CAPÍTULO I
GENERALIDADES

ARTÍCULO 77. (FIJACIÓN DE LA TASA DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN). I. La Autoridad Regulatoria definirá sobre la base de parámetros técnicos y económicos, escenario geográfico y actividad que realizan, la tasa de regulación y fiscalización específica que debe ser pagada por los operadores privados o estatales de los servicios de transporte ferroviario y el administrador de infraestructura ferroviaria a través de Resolución Administrativa Regulatoria.

II. Las Resoluciones Administrativas que dispongan modificaciones en las tasas de regulación y fiscalización, deberán aplicarse a partir del día siguiente de su notificación.

III. El monto de la tasa de regulación y fiscalización, será comunicado a cada uno de los operadores de acuerdo a los términos definidos por la Autoridad Regulatoria.

IV.Las modificaciones y ajustes de la tasa de regulación y fiscalización, se efectuarán anualmente y serán establecidas mediante Resolución Administrativa Regulatoria.

CAPÍTULO II
RÉGIMEN DE PAGOS

ARTÍCULO 78. (PAGO). Los pagos de la tasa de regulación y fiscalización serán efectuados por los operadores de los servicios de transporte ferroviario y el operador de infraestructura ferroviaria, en la forma y plazos establecidos en la Resolución que determine la Tasa de Regulación.

ARTÍCULO 79. (OBLIGATORIEDAD DE PAGO). La tasa de regulación y fiscalización deberá pagarse en forma independiente de la presentación de cualquier impugnación o recurso planteado en contra de la Resolución emitida por la Autoridad Regulatoria.

ARTÍCULO 80. (FALTA DE PAGO). Si Transcurrido el plazo de un año a partir del cierre de gestión fiscal, no se hace efectivo el pago del monto total de ingresos anuales correspondientes a la tasa de regulación y fiscalización, se constituirá causal para la revocatoria de la autorización, previo proceso administrativo.

CAPÍTULO III
RÉGIMEN DE CONCILIACIÓN DE LA TASA DE REGULACIÓN Y FISCALIZACIÓN

ARTÍCULO 81. (CONCILIACIÓN DE INGRESOS Y PAGOS). I. Al término de cada gestión, la Autoridad Regulatoria deberá efectuar la conciliación de pagos de la tasa de regulación y fiscalización, los operadores de los servicios de transporte ferroviario y el administrador de infraestructura ferroviaria, en base a la totalidad de ingresos brutos generados directa o indirectamente durante la gestión, por la explotación del servicio de transporte.
II. Mediante la conciliación de pago, se determinarán saldos entre el monto del pago anual efectuado y los resultados de los estados financieros auditados de los operadores de los servicios de transporte ferroviario y el administrador de infraestructura ferroviaria.

III. La conciliación de la tasa de regulación y fiscalización será efectuada al cierre de la gestión, determinados por la Autorida Regulatoria cuyos resultados determinarán lo siguiente:

a) Si se obtiene un saldo mayor de pagos efectuados por los operadores de los servicios de transporte ferroviario y el administrador de infraestructura ferroviaria, la tasa de regulación y fiscalización, el monto pagado en exceso, pasará a cuenta para el siguiente periodo que corresponda.

b) Si se obtiene un saldo menor de pagos efectuados por los operadores de los servicios de transporte ferroviario y el operador de infraestructura ferroviaria, a la tasa de regulación y fiscalización, deberá ser reintegrado a la Autoridad Regulatoria, de acuerdo a la forma y plazos determinados para este fin.

TÍTULO VI
PROMOCIÓN Y DEFENSA DE LA COMPETENCIA DEL SECTOR TRANSPORTE FERROVIARIO

CAPÍTULO I
ALCANCES DE LA PROMOCIÓN Y DEFENSA DE LA COMPETENCIA

ARTÍCULO 82. (PROMOCIÓN Y DEFENSA DE LA COMPETENCIA). La Autoridad Regulatoria, deberá fomentar el bienestar de los pasajeros que utilizan la modalidad de transporte ferroviario mediante la promoción y defensa de la competencia cuando el mercado comprenda a más de un operador que opere en las mismas vías, el estímulo de la eficiencia económica de operadores y la libre decisión e igualdad de condiciones para el acceso de empresas y nuevos servicios al mercado de transporte de pasajeros y carga, sin embargo la existencia de solo un operador por vía obligará a la regulación basada en los contratos de concesión existentes por parte de la Autoridad Regulatoria.

ARTÍCULO 83. (EJERCICIO DE LA FUNCIÓN DE PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA). I. Se promoverá la existencia de una competencia efectiva en los mercados, de la modalidad de transporte ferroviario que se encuentren bajo su jurisdicción Regulatoria, en beneficio de todos los participantes en el mercado y en particular, de los usuarios, cuando existan más de un operador en la misma vía.

II. Cuando exista un solo operador en la misma vía este estará sujeto a la regulación de la autoridad Regulatoria en beneficio de los usuarios.

III. Para el cumplimiento de esta función, se utilizarán los instrumentos que se consideren adecuados, tales como: Elaboración de informes, estudios, trabajos de investigación, así como propuestas dirigidas a otras entidades gubernamentales y/o privadas para la modificación o supresión de las restricciones a la competencia efectiva derivadas de su actuación o para e mantenimiento o restablecimiento de la competencia en los mercados de transportes regulados.

IV. Asimismo, se podrán realizar campañas de concientización dirigidas al público en general, a través de publicaciones en medios de prensa escrita, publicaciones comerciales televisivos, difusión radial, boletines institucionales y utilización de cualquier otro medio de comunicación masiva, así como capacitaciones, seminarios y talleres dirigidos a los agentes involucrados y/o relacionados con el sector de transporte ferroviario, con el fin de crear un sistema de cultura de la competencia.

ARTÍCULO 84. (LIBRE COMPETENCIA). I. La prestación del servicio público de transporte ferroviario deberá regirse por los principios y reglas de la libre competencia del mercado, con excepción de restricciones establecidas por normativa vigente, por razones que beneficien a pasajeros específicos.

II. Todos aquellos operadores que participen dentro del mercado del sector transporte ferroviario dentro de territorio nacional, se encuentran obligados a realizar sus actividades en el marco de una conducta que respete y desarrolle la libre competencia.

ARTÍCULO 85. (MERCADO RELEVANTE). Con el propósito de evaluar una posible actividad prohibida o una posible infracción al presente Reglamento, deberá determinarse el mercado relevante en el cual se viene desarrollando el servicio de transporte ferroviario, debiendo analizar principalmente; la existencia de servicios sustitutos, el ámbito geográfico comprendido por el mercado, definiendo claramente el espacio en el cual se desarrolla la competencia efectiva y otros criterios que la Autoridad Regulatoria considere pertinentes, conforme a normativa específica.

ARTÍCULO 86. (PROCEDIMIENTOS Y METODOLOGÍAS). El procedimiento y las diferentes metodologías a ser utilizadas con el objetivo de determinar la estructura de mercado y su grado de concentración serán determinados por la Autoridad Regulatoria a través de Resoluciones Administrativas Regulatorias cuando existan modificaciones en el número de operadores que utilicen la misma vía.

CAPÍTULO II
PROHIBICIÓN Y NULIDAD

ARTÍCULO 87. (PROHIBICIÓN DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA). I. Queda prohibida la concentración económica operadores de transporte de pasajeros y/o carga que lleven a cabo, cuando los mismos tengan como propósito establecer, promover y consolidar una posición dominante en algún mercado relevante que de alguna forma restrinja, limite o distorsione la libre competencia.

II. La Autoridad Regulatoria reglamentará el procedimiento para sancionar a las empresas que incurran en actividades de concentración mediante resolución administrativa, para tal efecto, requerirá toda la información necesaria a las empresas involucradas a fin de realizar seguimiento a las condiciones del mercado en los casos que considere necesarios.

ARTÍCULO 88. (NULIDAD DE PACTOS). Los convenios, contratos y acuerdos adoptados en infracción de las disposiciones del presente reglamento, serán nulos de pleno derecho y no causarán efecto legal alguno.

ARTÍCULO 89. (PRÁCTICAS PROHIBIDAS). Con el objetivo de coadyuvar al logro de un mercado que se desarrolle de acuerdo a las características de libre competencia, se establecen a los operadores la prohibición a las siguientes prácticas:

a) Fijar o manipular de forma conjunta o individual sobre las tarifas del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y carga, u otras condiciones de la prestación del servicio de manera arbitraria.

b) Restringir La libre competencia en la prestación del servicio de transporte de pasajeros y carga a un operador individual o a un grupo de operadores.

c) Aplicar subsidios cruzados, cuando éstos conduzcan a situaciones anticompetitivas en la concurrencia de uno o más mercados.

d) Realizar acciones que impidan, restrinjan o limiten la actuación de operadores en el mercado por instrucción de las cámaras empresariales, asociaciones, confederaciones, gremios u otras formas organizativas.

e) Impedir el acceso de competidores a infraestructuras donde se ofrezcan los servicios de transporte de pasajeros y/o carga.

f) Limitar injustificadamente el ingreso al mercado de potenciales empresas interesadas en el mismo.

g) Concertar, restringir, o limitar la prestación de servicios de transporte de pasajeros y carga en perjuicio de competidores o pasajeros.

h) Cualquier otra actividad que se constituya en una práctica anticompetitiva e influya de manera negativa en la libre competencia del sector de transporte ferroviario.

CAPÍTULO III
SUPERVISIÓN PERIÓDICA E INVESTIGACIÓN

ARTÍCULO 90. (SUPERVISIÓN PERIODICA). La Autoridad Regulatoria supervisará de manera periódica el desempeño en la modalidad de transporte ferroviario, a efecto de conocer y evaluar su composición, tamaño, participantes y otros aspectos recurrentes en la actividad regulatoria, para tal efecto implementara sistemas de rastreo satelital (Global Position System - GPS), en la modalidad de transporte ferroviario, como instrumento que permita diagnosticar y proponer mejoras.

ARTÍCULO 91. (INVESTIGACIÓN). La Autoridad Regulatoria, dentro del proceso de comprobación de prácticas anticompetitivas realizará una investigación con el correspondiente análisis de la competencia que mínimamente deberá contener lo siguiente:

a) Determinación del mercado relevante.
b) Identificación de todas las empresas que componen el mercado relevante.
c) Determinación del tipo de estructura del mercado relevante.
d) Determinación del grado de concentración del mercado.
e) Identificación de las posibles actividades prohibidas o prácticas anticompetitivas.
f) Conclusiones de la investigación realizada.
g) Recomendaciones sobre las acciones a realizar por parte de la Autoridad Regulatoria.