



GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE SUCRE

REGLAMENTO TRANSITORIO PARA LA HABILITACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO DE CONTINGENCIA EN EL MUNICIPIO DE SUCRE

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. (OBJETO). El presente Reglamento tiene por objeto establecer el régimen transitorio, excepcional y temporal para la habilitación y operación de servicios de transporte alternativo de contingencia dentro de la jurisdicción del Gobierno Autónomo Municipal de Sucre, cuando circunstancias extraordinarias afecten la continuidad, cobertura o suficiencia del servicio regular de transporte público y resulte necesario adoptar medidas temporales para garantizar la movilidad de la población.

ARTÍCULO 2. (FINALIDAD). La finalidad del presente Reglamento es proporcionar al Gobierno Autónomo Municipal de Sucre un mecanismo jurídico y administrativo que permita atender de manera oportuna y regulada situaciones extraordinarias de movilidad, garantizando temporalmente la cobertura del transporte público, la seguridad de los usuarios y la continuidad de la movilidad urbana, sin modificar ni sustituir los regímenes permanentes establecidos para las distintas modalidades de transporte.

ARTÍCULO 3. (NATURALEZA TRANSITORIA Y EXCEPCIONAL). La habilitación del Servicio de Transporte Alternativo de Contingencia tiene carácter estrictamente temporal y excepcional. No constituye la creación de una nueva modalidad permanente de transporte público ni genera derecho adquirido a la continuidad, renovación, permanencia o conversión de la habilitación extraordinaria en una autorización ordinaria.

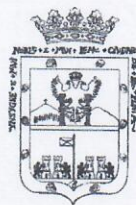
ARTÍCULO 4. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). El presente Reglamento será aplicable exclusivamente durante los periodos y en los espacios territoriales en los que el Gobierno Autónomo Municipal de Sucre determine formalmente la existencia de una situación de contingencia que afecte la prestación regular del servicio de transporte público y disponga la activación del régimen extraordinario.

ARTÍCULO 5. (MARCO NORMATIVO). La aplicación del presente Reglamento se sujetará a la Constitución Política del Estado, la Ley N.º 165, Ley General de Transporte, la Ley N.º 482, las leyes municipales aplicables al transporte, tráfico y movilidad urbana, la normativa nacional y municipal de tránsito y seguridad vial y demás disposiciones vigentes que resulten aplicables.

ARTÍCULO 6. (PRINCIPIOS). La aplicación del régimen de contingencia se regirá por los principios de legalidad, excepcionalidad, temporalidad, seguridad, continuidad del servicio, planificación, proporcionalidad, accesibilidad, igualdad y no discriminación, protección de los usuarios, coordinación institucional y retorno a la normalidad.

ARTÍCULO 7. (NO ALTERACIÓN DE LOS REGÍMENES PERMANENTES). El presente Reglamento no modifica, sustituye, suspende ni deroga las normas municipales que regulan el servicio regular de transporte público de microbuses, Taxi Seguro, mototaxis, delivery u otras modalidades de transporte vigentes. La habilitación extraordinaria será aplicada únicamente como mecanismo temporal para cubrir la afectación que origine la contingencia.

ARTÍCULO 8. (PROHIBICIÓN DE SIMULTANEIDAD INCOMPATIBLE). Ningún vehículo podrá prestar simultáneamente servicios sujetos a regímenes municipales incompatibles; la incorporación excepcional de un vehículo al régimen de contingencia deberá verificarse respecto de los



registros y autorizaciones municipales existentes, evitando la duplicidad de habilitaciones y la utilización de una autorización correspondiente a otra modalidad.

CAPÍTULO II

SITUACIONES DE CONTINGENCIA Y ACTIVACIÓN

ARTÍCULO 9. (SITUACIÓN DE CONTINGENCIA). Se entenderá por situación de contingencia de transporte aquella circunstancia extraordinaria, temporal y verificable que produzca una reducción significativa, interrupción, suspensión, insuficiencia o afectación de la oferta regular de transporte público, generando una necesidad objetiva de adoptar medidas temporales para garantizar la movilidad de la población.

ARTÍCULO 10. (CAUSALES DE CONTINGENCIA). Podrán constituir situaciones de contingencia, entre otras, la suspensión total o parcial del servicio regular de transporte público, el repliegue total o parcial de vehículos destinados al servicio de microbuses, la reducción significativa de la oferta en determinadas zonas o rutas, situaciones de emergencia que afecten la circulación o la prestación del servicio, restricciones temporales derivadas de obras o intervenciones viales y otras circunstancias extraordinarias que sean técnica y administrativamente verificadas por el Gobierno Autónomo Municipal de Sucre.

ARTÍCULO 11. (INFORME TÉCNICO). La existencia y características de una situación de contingencia deberán ser determinadas mediante Informe Técnico emitido por la unidad organizacional competente en materia de movilidad urbana y transporte, que deberá establecer, en la medida de lo posible, la causa de la afectación, los sectores o rutas involucrados, el nivel de afectación, la demanda estimada, la cobertura requerida, la cantidad aproximada de unidades necesarias, los recorridos o rutas temporales, los horarios, la frecuencia estimada y el periodo previsible de duración de la contingencia.

ARTÍCULO 12. (INFORME LEGAL Y DECLARACIÓN DE ACTIVACIÓN). Sobre la base del Informe Técnico, la instancia jurídica competente emitirá el correspondiente Informe Legal, pronunciándose respecto de la procedencia jurídica de la activación del régimen de Transporte Alternativo de Contingencia y de las condiciones propuestas para su implementación.

Con ambos informes, la autoridad municipal competente podrá disponer la activación del régimen de Transporte Alternativo de Contingencia mediante acto administrativo expreso, determinando como mínimo la causa que motiva la medida, el ámbito territorial, los sectores o rutas comprendidos, la duración, las condiciones generales de operación y la unidad responsable de su seguimiento.

ARTÍCULO 13. (NIVELES DE CONTINGENCIA). De acuerdo con la magnitud de la afectación determinada en el Informe Técnico, la autoridad municipal competente podrá establecer una contingencia localizada, sectorial o general. La habilitación extraordinaria deberá guardar correspondencia con la magnitud de la necesidad identificada y limitarse a los sectores, rutas y horarios en los que exista afectación efectiva del servicio regular.

ARTÍCULO 14. (CONDICIONES DE LA ACTIVACIÓN). La activación del régimen de Transporte Alternativo de Contingencia deberá establecer las condiciones necesarias para atender la situación identificada, considerando, de acuerdo con el Informe Técnico y el Informe Legal, la cobertura territorial, cantidad de unidades requeridas, recorridos, horarios, frecuencia, tarifa, periodo de vigencia y demás condiciones operativas que resulten necesarias para garantizar una respuesta temporal, proporcional y segura a la contingencia.



GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE SUCRE

ARTÍCULO 15. (DURACIÓN DE LA CONTINGENCIA). La habilitación extraordinaria permanecerá vigente únicamente durante el periodo establecido en el acto administrativo de activación y mientras subsistan las circunstancias que justificaron su adopción. La ampliación o prórroga del periodo de vigencia requerirá una nueva evaluación técnica y legal y la emisión del correspondiente acto administrativo expreso por la autoridad competente.

CAPÍTULO III

SERVICIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO DE CONTINGENCIA

ARTÍCULO 16. (DEFINICIÓN). Se entiende por Servicio de Transporte Alternativo de Contingencia – STAC, el servicio temporal de transporte de pasajeros habilitado excepcionalmente por el Gobierno Autónomo Municipal de Sucre para atender una necesidad extraordinaria de movilidad producida por la afectación temporal de los servicios regulares de transporte público.

ARTÍCULO 17. (CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO). El STAC tendrá carácter público, temporal, excepcional, complementario y condicionado. Su prestación estará limitada a las condiciones establecidas por el Gobierno Autónomo Municipal de Sucre y cesará cuando concluya la situación que motivó su habilitación.

ARTÍCULO 18. (ÁMBITO TERRITORIAL). El STAC solamente podrá operar dentro de las zonas, corredores, rutas o sectores expresamente determinados en el acto administrativo que disponga su habilitación. La prestación fuera del ámbito autorizado no estará comprendida dentro de la habilitación extraordinaria.

ARTÍCULO 19. (RECORRIDOS Y CONDICIONES OPERATIVAS). Los recorridos, horarios, frecuencia y demás condiciones de operación serán establecidos por la autoridad municipal competente de acuerdo con el informe técnico de necesidad. Los operadores y conductores no podrán modificarlos unilateralmente.

ARTÍCULO 20. (COMPLEMENTARIEDAD). El STAC tendrá por objeto cubrir exclusivamente la brecha temporal de oferta producida por la contingencia. En consecuencia, su implementación deberá limitarse a la necesidad identificada y no podrá utilizarse para sustituir de manera permanente a los servicios regulares de transporte ni para establecer rutas permanentes al margen de la planificación municipal.

CAPÍTULO IV

HABILITACIÓN EXTRAORDINARIA

ARTÍCULO 21. (HABILITACIÓN EXTRAORDINARIA). La prestación del STAC requerirá habilitación municipal previa y expresa. La habilitación será otorgada únicamente durante una situación de contingencia activa y estará vinculada al operador, vehículo, conductor, recorrido, ámbito territorial, horario, tarifa y periodo expresamente determinados en el acto administrativo correspondiente.

ARTÍCULO 22. (REQUISITOS). Para obtener la habilitación extraordinaria, el operador deberá acreditar la identidad o personería correspondiente, documentación que acredite la situación jurídica del vehículo, SOAT vigente, inspección técnica vehicular vigente cuando corresponda, licencia de conducir vigente y de la categoría respectiva del conductor y demás documentación exigible conforme a la normativa nacional y municipal.



GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE SUCRE

ARTÍCULO 23. (VERIFICACIÓN PREVIA). La unidad municipal competente verificará la documentación presentada y podrá realizar inspección física del vehículo antes de otorgar la habilitación. Cuando las circunstancias extraordinarias requieran una respuesta inmediata, podrán establecerse mecanismos administrativos simplificados de verificación. La simplificación tendrá carácter exclusivamente procedimental y no podrá implicar la dispensa, sustitución o incumplimiento de requisitos legales sustantivos de seguridad, tránsito, documentación o habilitación exigibles al vehículo o conductor.

ARTÍCULO 24. (IDENTIFICACIÓN TEMPORAL). Todo vehículo habilitado deberá portar los elementos de identificación temporal que determine el Gobierno Autónomo Municipal de Sucre, de manera visible y suficiente para permitir su reconocimiento como unidad habilitada para prestar STAC. La identificación será válida únicamente durante el periodo y bajo las condiciones de la habilitación correspondiente.

ARTÍCULO 25. (VIGENCIA). La habilitación extraordinaria tendrá vigencia exclusivamente durante el periodo establecido en el acto administrativo correspondiente y podrá ser prorrogada únicamente mientras subsista la contingencia, previa evaluación técnica y justificación de la autoridad competente, mediante acto administrativo expreso.

ARTÍCULO 26. (INEXISTENCIA DE DERECHO ADQUIRIDO). La obtención de una habilitación extraordinaria no genera derecho adquirido a su renovación, ampliación, permanencia, transferencia ni conversión en autorización ordinaria. Su vigencia se encuentra condicionada a la existencia de la situación de contingencia que justificó su otorgamiento.

ARTÍCULO 27. (INTRANSFERIBILIDAD). La habilitación extraordinaria será personal respecto del operador y específica respecto del vehículo y conductor registrados. No podrá ser cedida, transferida, alquilada, prestada ni utilizada por terceros.

CAPÍTULO V

OPERACIÓN, VEHÍCULOS, CONDUCTORES Y USUARIOS

ARTÍCULO 28. (CONDICIONES DE LOS VEHÍCULOS). Los vehículos habilitados deberán encontrarse en condiciones mecánicas, técnicas, de seguridad, higiene y funcionamiento adecuadas para la prestación del servicio. La temporalidad de la habilitación no exime del cumplimiento de las condiciones esenciales de seguridad establecidas por la normativa vigente.

ARTÍCULO 29. (CONDUCTORES). Los conductores deberán contar con licencia vigente y de la categoría correspondiente, portar la documentación exigible y cumplir las disposiciones nacionales y municipales de tránsito y seguridad vial. Asimismo, deberán respetar las condiciones específicas establecidas para la prestación del STAC.

ARTÍCULO 30. (OBLIGACIONES DEL OPERADOR Y CONDUCTOR). El operador y el conductor deberán prestar el servicio conforme a las condiciones autorizadas, mantener vigente la documentación exigible, respetar los recorridos, horarios y tarifas autorizadas, brindar trato digno a los usuarios, observar las normas de seguridad vial y someterse a las acciones de fiscalización y control municipal.

ARTÍCULO 31. (DERECHOS DE LOS USUARIOS). Los usuarios del STAC tienen derecho a recibir un servicio seguro y conforme a las condiciones autorizadas, conocer la tarifa aplicable, recibir trato digno y no discriminatorio y formular reclamos ante las instancias municipales correspondientes.



GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE SUCRE

ARTÍCULO 32. (ATENCIÓN PREFERENTE). Durante la prestación del STAC deberá garantizarse atención preferente a las personas adultas mayores, personas con discapacidad, mujeres embarazadas, personas con niñas o niños y demás personas que, conforme a la normativa vigente, tengan derecho a atención preferente.

ARTÍCULO 33. (PROHIBICIONES). Se prohíbe prestar STAC sin habilitación vigente, operar fuera del ámbito territorial o recorrido autorizado, cobrar tarifas diferentes a las autorizadas, utilizar identificaciones falsas o correspondientes a otro vehículo, permitir la conducción por personas no habilitadas, alterar las condiciones de operación sin autorización y realizar cualquier conducta que comprometa la seguridad de los usuarios o terceros.

CAPÍTULO VI

TARIFAS Y CONDICIONES ECONÓMICAS

ARTÍCULO 34. (TARIFA). La tarifa aplicable al STAC será determinada o autorizada mediante el instrumento administrativo correspondiente, conforme al régimen tarifario municipal vigente y considerando las características y condiciones extraordinarias del servicio. El presente Reglamento no establece por sí mismo una tarifa determinada.

ARTÍCULO 35. (PROHIBICIÓN DE MODIFICACIÓN UNILATERAL). Los operadores y conductores no podrán incrementar, reducir o modificar unilateralmente la tarifa autorizada. El monto aplicable deberá encontrarse visible y ser comunicado al usuario mediante los mecanismos establecidos por la autoridad municipal.

CAPÍTULO VII

FISCALIZACIÓN, CONTROL E INFRACCIONES

ARTÍCULO 36. (CONTROL Y FISCALIZACIÓN Y COORDINACIÓN). El Gobierno Autónomo Municipal de Sucre, a través de la unidad competente de movilidad urbana, ejercerá las acciones de control y fiscalización sobre el STAC, pudiendo verificar vehículos, conductores, documentación, identificación, recorridos, horarios, tarifas y demás condiciones de prestación, en coordinación con las instituciones competentes cuando corresponda, a través de las unidades competentes del Gobierno Autónomo Municipal de Sucre.

ARTÍCULO 37. (COORDINACIÓN CON TRÁNSITO). El control de las condiciones de circulación, seguridad vial, licencias de conducir y demás aspectos propios de la competencia de la Policía Boliviana y del Organismo Operativo de Tránsito será ejercido por dichas autoridades, correspondiendo al Gobierno Autónomo Municipal de Sucre ejercer las competencias municipales de autorización, registro, fiscalización y control que le sean propias, a través de la Unidad de Movilidad Urbana y ODECO según sus atribuciones y funciones.

ARTÍCULO 38. (INFRACCIONES). Constituyen infracciones administrativas, sujetas a las sanciones establecidas en el presente Reglamento, las acciones u omisiones que contravengan sus disposiciones, las condiciones establecidas en el acto administrativo de habilitación extraordinaria o las instrucciones emitidas por la autoridad municipal competente para la prestación del Servicio de Transporte Alternativo de Contingencia – STAC, como ser:

- a) La prestación del servicio sin habilitación vigente;
- b) Operar fuera del ámbito territorial, recorrido, horario o condiciones autorizadas;
- c) Utilizar un vehículo o conductor distinto al registrado;
- d) Prestar simultáneamente servicios bajo modalidades municipales incompatibles;



- e) Utilizar, alterar, transferir o reproducir indebidamente los elementos de identificación temporal;
- f) Prestar el servicio con documentación exigible vencida, inexistente o irregular;
- g) Permitir la conducción del vehículo por una persona no habilitada;
- h) Incumplir las condiciones técnicas o de seguridad exigidas para el vehículo;
- i) Cobrar una tarifa distinta a la autorizada;
- j) Negar injustificadamente la prestación del servicio, dentro de las condiciones establecidas;
- k) Suspender o abandonar injustificadamente el servicio durante la vigencia de la habilitación;
- l) Proporcionar información falsa o documentación irregular para obtener la habilitación;
- m) Obstaculizar, impedir o desatender las acciones de fiscalización y control municipal;
- n) Ceder, transferir, alquilar o permitir el uso de la habilitación por terceros;
- o) Continuar prestando el servicio después de concluida o revocada la habilitación;
- p) Incumplir las demás obligaciones o prohibiciones expresamente establecidas en el presente Reglamento o en la normativa municipal aplicable.

ARTÍCULO 39. (SANCIONES). Las infracciones previstas en el artículo precedente serán sancionadas por la autoridad municipal competente, previo procedimiento administrativo que garantice el debido proceso y el derecho a la defensa, pudiendo imponerse, según la naturaleza de la conducta, las circunstancias del hecho, el riesgo o perjuicio ocasionado, el beneficio obtenido y la reiteración de la conducta, las siguientes sanciones:

- a) Amonestación escrita;
- b) Multa de 50 UFVs en caso de reincidencia.
- c) Suspensión temporal de la habilitación extraordinaria;
- d) Cancelación de la habilitación extraordinaria.

La imposición de una sanción no impedirá la adopción de medidas preventivas ni la comunicación de los hechos a las autoridades competentes cuando pudieran constituir infracciones o delitos sujetos a otra jurisdicción. La cancelación de la habilitación no generará derecho a indemnización ni podrá ser invocada como fundamento para exigir su renovación o el otorgamiento de una nueva habilitación.

ARTÍCULO 40. (MEDIDAS PREVENTIVAS). Cuando se evidencie una situación que represente riesgo para la seguridad de los usuarios o terceros, o cuando un vehículo opere sin habilitación o incumpliendo condiciones esenciales de seguridad, la autoridad competente podrá adoptar las medidas preventivas permitidas por la normativa vigente, sin perjuicio de la sustanciación del procedimiento administrativo que corresponda.

CAPÍTULO VIII

CONCLUSIÓN DE LA CONTINGENCIA

ARTÍCULO 41. (CONCLUSIÓN Y CESE DE LA HABILITACIÓN). Restablecida la prestación regular del servicio de transporte o desaparecidas las circunstancias que motivaron la activación del STAC, la autoridad municipal competente dispondrá la conclusión de la contingencia y el cese de las habilitaciones extraordinarias vinculadas a ella. El cese operará sin necesidad de que los operadores adquieran o invoquen derechos de permanencia derivados de la habilitación temporal.

ARTÍCULO 42. (EVALUACIÓN Y RETORNO A LA NORMALIDAD). Concluida la contingencia, la unidad municipal competente elaborará un informe de evaluación que considere, entre otros



aspectos, la duración de la contingencia, cantidad de vehículos habilitados, cobertura proporcionada, demanda atendida, incidencias registradas y resultados obtenidos. Cuando corresponda, dicho informe podrá servir de base para adoptar medidas de planificación del transporte dentro del régimen ordinario, sin que la prestación temporal implique por sí misma la creación de una autorización permanente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. En caso de encontrarse vigente, a la fecha de aprobación del presente Reglamento, una situación extraordinaria que afecte la prestación del servicio regular de transporte público, la autoridad municipal competente podrá activar el régimen previsto en el presente Reglamento mediante el correspondiente acto administrativo, previo informe técnico que establezca la existencia y características de la contingencia.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. Para la primera activación del STAC, la unidad municipal competente podrá establecer un procedimiento administrativo extraordinario y simplificado para la recepción, verificación y habilitación de operadores y vehículos, siempre que se garantice el cumplimiento de las condiciones esenciales de seguridad, documentación y habilitación del conductor.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA. Los vehículos y operadores que sean habilitados bajo el presente Reglamento deberán ser incorporados a un registro temporal de contingencia, que deberá contener como mínimo la identificación del operador, vehículo, conductor, fecha de habilitación, vigencia, recorrido y demás información necesaria para su fiscalización.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA. La habilitación otorgada durante una situación de contingencia preexistente tendrá carácter temporal y quedará sujeta a las disposiciones del presente Reglamento, sin que su existencia previa pueda ser considerada como antecedente suficiente para generar un derecho permanente de prestación del servicio.

DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. La implementación del STAC deberá efectuarse de manera coordinada con los reglamentos municipales específicos que regulan las demás modalidades de transporte, evitando duplicidad de autorizaciones, superposición de registros y utilización simultánea de vehículos bajo modalidades incompatibles.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. La unidad municipal competente podrá elaborar y aprobar los formularios, formatos de habilitación, mecanismos de identificación temporal, registros, procedimientos internos y demás instrumentos administrativos necesarios para la aplicación del presente Reglamento, siempre que estos no modifiquen sus disposiciones sustantivas.

DISPOSICIONES FINALES

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. La unidad organizacional competente de Movilidad Urbana, dependiente de la Secretaría Municipal de Gestión Territorial, Urbanismo y Vivienda, queda encargada de la aplicación, seguimiento, fiscalización y evaluación del presente Reglamento.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. La implementación del presente Reglamento no implica la derogación, modificación ni sustitución de los reglamentos municipales específicos que regulan las modalidades permanentes de transporte público existentes en el Municipio de Sucre.



GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE SUCRE

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. Las disposiciones técnicas y administrativas necesarias para la ejecución del presente Reglamento podrán ser desarrolladas mediante instrumentos administrativos emitidos por la autoridad competente, dentro del marco de sus atribuciones y sin alterar la naturaleza transitoria y excepcional del STAC.

DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de su publicación conforme a la normativa municipal aplicable.