

31 de enero de 2025

## **Parecer sobre el anteproyecto de reforma del transporte de organizaciones de la sociedad civil**

Como organizaciones ciudadanas y de pasajeros, reclamamos hace años una reforma integral del sistema de transporte público. La falta de voluntad política de reforma, de planificación ordenada, de inversión del estado, y de visión de las empresas operadoras del transporte, ha permitido que el servicio de transporte decaiga al estado calamitoso en que se encuentra. Este proceso de deterioro se ha llevado a cabo bajo un sistema de gobernanza en el cual los usuarios, aquellos que más directamente sufren la decadencia de nuestro servicio de transporte, han estado prácticamente ausentes. Por eso, como organizaciones ciudadanas, tomamos seriamente la responsabilidad de participar de este proceso de reforma desde el principio, empezando por esta respuesta.

Vale la pena repetir la letanía de penurias del transporte público actual: las largas esperas por colectivos que tal vez no llegan; los largos tiempos de viaje en buses repletos, sucios, y en malas condiciones; la inseguridad en las paradas, si estas siquiera existen, y en los propios colectivos, especialmente por mujeres y niñas que sufren acoso; los buses con aires descompuestos, o que tienen que parar el viaje por fallas mecánicas, poniendo en riesgo a todos los pasajeros y a los demás transeúntes; la falta de accesibilidad para personas mayores o con necesidades especiales; y todo esto sin contar que grandes porciones de nuestras ciudades están totalmente abandonadas, fuera de la red de servicio.

Las condiciones indignas de viaje llevan a cada vez más ciudadanos a buscar medios alternativos de viaje. Según la encuesta de movilidad del INE, en 1984 63% del área metropolitana de Asunción se desplazaba en transporte público. En 2021 eran sólo 28%. Una reforma del transporte público es una oportunidad de revertir esta tendencia, que afecta no solo a los usuarios del transporte público, sino a todos los que desean moverse a través de nuestra red de tránsito saturada.

Estos datos y experiencias demuestran que el derecho a la movilidad de los usuarios del transporte público es hoy letra muerta. Sin la posibilidad de trasladarse libre y dignamente por nuestras ciudades, a la hora que deseen, desde cualquier origen y a cualquier destino, los ciudadanos no tienen cómo acceder a todos los beneficios de la vida urbana, además de sus derechos fundamentales, como lo son el acceso a la salud, la educación, la justicia, el libre culto, la libre asociación, la cultura y el ocio.

La urgencia de la crisis nos obliga, además de nuestros comentarios sobre el anteproyecto de ley, a enfatizar preocupaciones por fuera del proyecto: ¿Con qué presupuesto se financiará la reforma, y en qué plazo? Dado que no hay fondos presupuestados en el PGN para el 2025, ¿qué ocurrirá entretanto? Además de exigir celeridad en la reforma, no deseamos que el proceso legislativo sea un obstáculo para aquellas reformas que ya se pueden llevar a cabo bajo el marco jurídico existente. La crisis de transporte no puede esperar años mientras la reforma corre su curso. Los pasajeros están esperando en sus paradas hoy mismo.

Esto nos lleva a las preocupaciones con el actual proyecto de ley. Un grave problema actual es que los derechos de estudiantes, personas mayores, y personas con discapacidades, que ya están establecidos en leyes existentes, se incumplen en la práctica. Pese a que los estudiantes tienen derecho al boleto de medio pasaje, muchos estudiantes no pueden acceder a sus tarjetas de boleto estudiantil, y aún teniéndolas, se ven en situaciones en que empresas prestadoras se rehúsan a proveerles el servicio. La mayoría de buses no cuenta con asientos prioritarios o especiales para el desplazamiento seguro de personas mayores o personas con discapacidades. Además, las personas mayores no tienen manera de acceder al medio pasaje que la ley les otorga, ni la mayoría de personas con discapacidades al pasaje gratuito. Por eso exigimos que la ley responsabilice al Viceministerio de Transporte de garantizar el cumplimiento de estos derechos adquiridos, además de la extensión de beneficios que quisiéramos ver en el futuro, como en el caso del medio pasaje para estudiantes universitarios o pueblos indígenas.

En el interior del país, el deterioro del transporte público alcanza niveles aún más dramáticos que los ya mencionados, con decisiones basadas en criterios políticos en lugar de estudios técnicos, perpetuando un sistema donde los ciudadanos sufren servicios precarios. La reforma debe garantizar que la planificación técnica prime sobre la discrecionalidad política en todo el territorio nacional. Aunque vemos como positivo que la ley contemple la creación de nuevas áreas metropolitanas, nos preocupa la falta de criterio urbanístico y coordinación con otras agencias responsables en la determinación de estas áreas, en particular, las municipalidades afectadas, el Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat, y sobre todo, los ciudadanos afectados.

Si bien destacamos la creación de un foro ciudadano, exigimos que este foro permita amplia y sostenida participación, sin trabas burocráticas o criterios políticos que impidan la participación de grupos ciudadanos. Además, queremos que sus deliberaciones cuenten a la hora de decidir, y que no se convierta en una simple audiencia pública más.

Para que la participación pública pueda ser real y amplia, y no limitada al foro, también exigimos transparencia en los datos que produzca el servicio, que puedan servir de insumos a toda la ciudadanía. Exigimos una serie de estándares de servicio con sanciones correspondientes, y un sistema estandarizado de quejas, para que los usuarios puedan registrar sus problemas y que estos registros lleven a verdaderas sanciones y soluciones.

La ciudad en la que queremos vivir en el siglo XXI es una ciudad compacta, sostenible, densa y mixta, donde el derecho a la ciudad y a la movilidad sean garantizados para todos. Frente a la crisis climática y la desigualdad urbana, es urgente transformar nuestros entornos en espacios accesibles y bien conectados, donde cada persona, sin importar su lugar de residencia o condición socioeconómica, pueda acceder a oportunidades de educación, empleo, salud, cultura y recreación. Un sistema de transporte público eficiente, integrado y de calidad no es solo una necesidad técnica, sino un pilar fundamental para la equidad y la sostenibilidad de nuestras ciudades. Sin movilidad digna, no hay inclusión real ni desarrollo urbano justo.

Estos comentarios, y los que siguen, son preliminares y no contienen la apreciación completa de las organizaciones firmantes. Expresan preocupaciones ciudadanas por encima de criterios técnicos, dado el corto plazo de comentario. Esperamos que sea un inicio para una amplia deliberación, no un punto final para un proceso acabado. Invitamos a la ciudadanía a seguir participando, a través de las organizaciones firmantes y el foro público, de un amplio proceso de debate para lograr un verdadero consenso público sobre la necesidad y dirección de reforma de nuestro sistema de transporte público. La crisis es apremiante, pero es también una oportunidad de crear la movilidad que merecemos.

**OPAMA**



**ASUNCIÓN  
CAUSA  
NACIONAL**



<p>Artículo 1°. Objeto de la Ley. Esta Ley tiene por objeto regular el Sistema Nacional de Transporte en general y, en particular, el Servicio de Transporte Público Metropolitano de Pasajeros, estableciendo las bases legales, institucionales y operativas para la planificación, organización, gestión y control del tránsito y transporte de pasajeros y cargas en el ámbito metropolitano, municipal, intermunicipal, departamental, nacional e internacional.</p>	
---	--

<p>Artículo 2°. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones de la presente Ley se aplican a:</p>	
--	--

<p>Artículo 3°. Orden Público. Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y, por lo tanto, sus disposiciones son de aplicación obligatoria dentro de su ámbito de aplicación, son irrenunciables y no podrán ser dejadas sin efecto por acuerdos particulares. Serán nulos los actos, acuerdos o contratos contrarios a lo dispuesto en esta Ley.</p>	
--	--

<p>Artículo 4°. Definiciones. A los efectos de la presente Ley se entiende por:</p> <p>a) Área metropolitana: Área urbana funcional determinada como tal por decreto del Poder Ejecutivo, por cumplir con los criterios establecidos en la presente Ley.</p> <p>b) Autoridad competente: Aquella designada por la Ley para ejercer ciertas atribuciones y funciones, ya sea para la rectoría, regulación, o ambos, del servicio de transporte público de pasajeros o vinculado con este sector o con la movilidad, dentro de un ámbito determinado de</p>	<p>j) Permiso es el acto administrativo por medio del cual la <b>autoridad responsable</b>...</p> <p>N) <b>Itinerario</b>: Unidad básica de prestación de servicio, que se distingue por un trazado único, un horario de operación y un listado de inicios de recorridos en cada sentido de circulación.</p> <p>Agregar en definiciones: <i>líneas, itinerarios y frecuencias.</i></p>
---	--

<p>competencia, de conformidad con lo dispuesto en las leyes aplicables.</p> <p>c) Concesión: Es el contrato por medio del cual la autoridad competente encomienda a un prestador (concesionario), previamente seleccionado en licitación pública, la prestación del servicio conforme con el acto administrativo de adjudicación.</p> <p>d) Estación: Edificación y sus áreas colindantes donde se realizan actividades de ascenso y descenso de pasajeros.</p> <p>e) Modo de transporte público: Sistema o medio para trasladar personas o productos de un lugar a otro, que puede ser terrestre –por carretera, ferrocarril, subterráneo, elevado–, fluvial o aéreo (teleférico).</p> <p>f) Movilidad: Conjunto de desplazamientos que las personas deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural, de ocio o por cualquier otro.</p> <p>g) Operador: Prestador a cargo de la operación del servicio de transporte público de pasajeros.</p> <p>h) Parada: Lugar de encuentro entre buses y pasajeros/as donde se realizan las acciones de ascenso y descenso que pueden encontrarse en la vía pública o dentro de terminales o estaciones.</p> <p>i) Patio: Infraestructura, pública o privada, destinada para el uso exclusivo del estacionamiento, limpieza y mantenimiento básico de la flota del servicio.</p> <p>j) Permiso: Es el acto administrativo por medio del cual el Viceministerio de Transporte encomienda a un prestador (permisionario) la prestación del servicio, en las condiciones que establezca ese instrumento. Quedan incluidos en esta definición, según el contexto, los casos alcanzados por la Ley No. 6710/2021 “Que autoriza la operación y habilitación excepcional y temporal de vehículos</p>	
---	--

<p>especiales para la prestación del servicio de transporte público terrestre de pasajeros” y otros otorgados en forma previa de la vigencia de la presente Ley.</p> <p>k) Persona usuaria o pasajero/a: Persona física que recibe o debe recibir el servicio de transporte público de pasajeros.</p> <p>l) Prestador: Persona física o jurídica, de naturaleza pública o privada, que tiene a su cargo la prestación de uno o más de los componentes del servicio de transporte público de pasajeros. Alcanza también a quienes prestan servicios complementarios para la operación, aun cuando no se trate de concesionarios. Según el contexto, puede referirse a quienes prestan servicios en los distintos niveles del Sistema Nacional de Transporte.</p> <p>m) Refugio: Equipamiento urbano que sirve de resguardo ante condiciones climáticas a las personas usuarias que utilizan una parada.</p> <p>n) Ruta: Unidad básica de prestación de servicio, que se distingue por un trazado único, un horario de operación y un listado de inicios de recorridos en cada sentido de circulación.</p> <p>o) Servicio de transporte de pasajeros: servicio público, prestado por personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, por el que se percibe una tarifa.</p> <p>p) Servicio de transporte público de pasajeros: Aquel que es realizado en unidades que permiten el traslado de personas y que cuenten con habilitación correspondiente, cobrando una tarifa o pasaje y contando con una programación operativa regulada y definida por una autoridad competente.</p> <p>q) Servicio de transporte público municipal de pasajeros: Aquel que se realiza dentro del límite</p>	
---	--

<p>territorial de un municipio y bajo la competencia del mismo.</p> <p>r) Servicio de transporte público metropolitano de pasajeros: Aquel que se realiza dentro de un área metropolitana determinada de acuerdo con la Ley.</p> <p>s) Servicio de transporte público departamental de pasajeros: Aquel que une dos o más municipios entre sí dentro de un mismo departamento.</p> <p>t) Servicio de transporte público nacional de pasajeros: Aquel que afecta a dos o más departamentos de la República.</p> <p>u) Servicio de transporte público internacional de pasajeros: Aquel que une el Paraguay con uno o más países.</p> <p>v) Servicio de transporte de carga: Aquel que es realizado en unidades que permitan el traslado de la misma y que cuenten con la habilitación de las autoridades competentes para su circulación.</p> <p>w) Servicio de transporte privado: Aquel que es prestado sin ningún tipo de retribución que cuente con la habilitación correspondiente.</p> <p>x) Servicio de transporte especial: Aquel prestado por las ambulancias, vehículos de bomberos, transportes escolares, carros fúnebres, vehículos de cargas peligrosas y vehículos refrigerados (frigoríficos).</p> <p>y) Servicio de transporte alternativo de pasajeros y cargas: Aquel que es realizado con habilitación municipal, metropolitana o nacional en cada caso.</p> <p>z) Servicio: Según el contexto, es el servicio de transporte público de pasajeros o el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros.</p> <p>aa) Sistemas Inteligentes de Transporte: Aplicación integrada de la tecnología de comunicaciones,</p>	
---	--

<p>control e información del Sistema Nacional de Transporte, abarcando todos los modos de transporte y considerando todos los elementos de transporte interactuando en forma dinámica y en conjunto.</p> <p>bb) Tarifa al usuario o pasaje: Precio que paga la persona usuaria por el servicio de transporte público de pasajeros.</p> <p>cc) Terminal: Áreas determinadas o infraestructuras localizadas dentro de estaciones u otras edificaciones, en los extremos de una o más rutas de servicio, donde se realizan actividades de ascenso y descenso de pasajeros/as.</p> <p>dd) Título habilitante: Concesión o permiso otorgado por el Viceministerio de Transporte para la prestación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, o la prestación de una de sus partes componentes y en los términos del contrato o acto administrativo que corresponda.</p> <p>ee) Unidad funcional: Conjunto de rutas, determinadas por el Viceministerio de Transporte, operadas conjuntamente por un prestador, que pueden adecuarse a los parámetros establecidos en la reglamentación y en los documentos contractuales correspondientes.</p> <p>ff) Vía: Lugar por donde se trasladan los medios de transporte.</p>	
---	--

<p>Artículo 5°. Sistema Nacional de Transporte. El Sistema Nacional de Transporte es el conjunto organizado de políticas, normas, infraestructura, servicios en el marco del cual los organismos competentes a los que hace referencia la presente Ley, en la forma, condiciones y con los alcances previstos en la misma.</p>	<p><i>También se debe agregar quienes integran el Sistema Nacional de Transporte: VMT, Dinatran, Gobernaciones y Municipios, y las empresas y los pasajeros.</i></p>
--	--



<p>Artículo 6°. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones es el órgano rector del Sistema Nacional de Transporte y el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referentes a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país, con responsabilidades, entre otros, sobre las obras públicas, el transporte y la energía.</p>	
---	--

<p>Artículo 7°. Dirección Nacional de Transporte (DINATRAM). La Dirección Nacional de Transporte (DINATRAM) es un ente descentralizado, con personería jurídica de derecho público, encargado de la regulación del transporte nacional e internacional terrestre, en la forma y condiciones establecidas en la presente Ley. Se relaciona con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.</p>	
--	--

<p>Artículo 8°. Viceministerio de Transporte. Sin perjuicio de las atribuciones, competencias y funciones establecidas con carácter general en otros instrumentos normativos, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, tiene, adicionalmente, y en función desconcentrada, la responsabilidad de la regulación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, junto con el tránsito en las áreas definidas como tal y en los límites necesarios para un correcto funcionamiento del servicio, todo ello de conformidad con lo establecido en la presente Ley y sus disposiciones reglamentarias.</p>	
--	--

<p>Artículo 9°. Municipalidades de áreas metropolitanas. Las municipalidades de las áreas metropolitanas indicadas en esta Ley ejercen sus funciones en materia de</p>	
--	--

transporte público y tránsito, establecidas en la Ley No. 3966/2009 “Orgánica Municipal”, con los alcances y de la forma previstos en la presente Ley.	
Artículo 10. Demás Municipalidades. Las municipalidades que no integren áreas metropolitanas ejercen sus funciones en materia de transporte público y tránsito según lo indicado en la Ley No. 3966/2009	
Artículo 11. Adecuación y coordinación. Las autoridades competentes antes indicadas, integrantes del Sistema Nacional de Transporte, deberán adecuar sus regulaciones a las normas generales que emanen de los distintos niveles de gestión sectorial y a los instrumentos de planificación previstos en esta Ley, para lo que coordinarán sus labores, pudiendo suscribir convenios en los términos de esta Ley.	
<p>Artículo 12. Competencias específicas como órgano rector. Sin perjuicio de las competencias que posee en virtud de otras normas de carácter general o específicas, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como órgano rector del Sistema Nacional de Transporte, tendrá las siguientes competencias para todo el territorio nacional:</p> <p>a) Establecer políticas y delineamientos técnicos para todos los niveles y modalidades de transporte;</p> <p>b) Desarrollar y proponer políticas nacionales para el servicio de transporte público de pasajeros y la movilidad urbana, asegurando su integración en un marco de sostenibilidad y eficiencia;</p> <p>c) Diseñar y coordinar planes nacionales de movilidad y transporte que incluyen la planificación de</p>	<p>f) .....<i>la planificación y construcción de terminales y estaciones.....</i></p> <p>j) Establecer, junto con el Ministerio de la Mujer, las normas de uso seguro del servicio de transporte público que protejan a las mujeres de acoso y violencia de género en las paradas y buses.</p> <p>k) Establecer, junto con el Ministerio del Interior, las normas de uso seguro del servicios de transporte público, para evitar hechos de maltrato, violencia y robos en las paradas y en los buses.</p>

<p>infraestructuras y servicios y la promoción de sistemas intermodales para facilitar la conexión entre diferentes modos de transporte;</p> <p>d) Fomentar el uso de tecnologías limpias y de bajo impacto ambiental en el servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>e) Proponer las políticas de financiamiento para el sector de transporte e infraestructura vinculada;</p> <p>f) Coordinar con otros organismos y entidades del Estado o municipalidades para asegurar la coherencia e integración de las políticas del servicio de transporte público en todos sus niveles; la financiación y ejecución total o parcial de obras de infraestructura; la cooperación entre los cuerpos policiales municipales; la regulación del tránsito vehicular; la planificación e implementación de terminales; entre otras cuestiones que incidan en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y la movilidad en general;</p> <p>g) Promover la intermodalidad, facilitando la integración entre diferentes modos de transporte para mejorar la eficiencia del sistema y la experiencia de las personas usuarias;</p> <p>h) Monitorear y evaluar la eficacia de las políticas que afectan al sector de transporte y la movilidad urbana; y,</p> <p>i) Establecer, junto con el Ministerio de la Niñez y la Adolescencia, las normas de uso seguro del servicio de transporte público de pasajeros para niños, niñas y adolescentes.</p>	
---	--

<p>Artículo 13. Instrumentos de planificación. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones liderará el proceso de elaboración y propondrá al Poder Ejecutivo, en consulta con otras instituciones</p>	<p>Agregar: la reforma expresada en las políticas y planes sobre transporte público deben empezar a implementarse en un plazo no mayor de un año a partir de la promulgación de esta ley.</p>
--	---

competentes, los siguientes instrumentos de planificación:	
--	--

Artículo 14. Armonización. Los planes o proyectos específicos de infraestructura, tránsito o transporte, tanto del sector privado como público, que por su envergadura puedan afectar directa o indirectamente a la movilidad urbana, deberán armonizarse con los instrumentos de planificación mencionados.	
--	--

Artículo 15. Comité Estratégico de Movilidad Sostenible. Créase un Comité Estratégico de Movilidad Sostenible, liderado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, para la elaboración y seguimiento de los instrumentos de planificación.	
---	--

Artículo 16. Políticas tarifarias. El Poder Ejecutivo, a instancia del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y del Ministerio de Economía y Finanzas, en forma conjunta, establecerá las políticas tarifarias a las que deberán ajustarse el Viceministerio de Transporte y la DINATRA para el ejercicio de sus competencias en materia tarifaria.	<p><b>INCLUIR EN EL ARTÍCULO</b></p> <p>Las políticas tarifarias deberán contemplar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Medio pasaje estudiantil obligatorio para todos los niveles educativos, incluyendo universitarios</li> <li>b) Gratuidad para personas con discapacidad</li> <li>c) Medio pasaje para adultos mayores</li> <li>d) Integración tarifaria entre servicios</li> <li>e) Prohibición de aumentos sin estudios técnicos verificables y audiencia pública previa.</li> </ul> <p>El incumplimiento de estas tarifas sociales será considerado falta grave.</p>
--	--

Artículo 17. Contenido de políticas en relación con el ambiente. Los instrumentos	
---	--

de planificación deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y de un sistema de movilidad y asegurar su capacidad de adaptación y respuesta ante desafíos y cambios.	
--	--

<b>INCLUIR SECCIÓN</b>	<p>Artículo [nuevo]. El servicio de transporte público deberá cumplir con estándares mínimos en las siguientes áreas:</p> <p>a) Frecuencias: El Viceministerio de Transporte establecerá las frecuencias máximas permitidas según franjas horarias y días de la semana, atendiendo a la demanda y características de cada área metropolitana.</p> <p>b) Cobertura temporal: El servicio deberá garantizarse durante todos los días del año, incluyendo domingos y feriados, en horarios que aseguren la movilidad de la población.</p> <p>c) Accesibilidad: Las flotas deberán incorporar progresivamente unidades con accesibilidad universal, conforme a un plan gradual que establecerá el Viceministerio de Transporte.</p> <p>d) Calidad de flota: La antigüedad y características técnicas de las unidades serán determinadas por el Viceministerio de Transporte según las condiciones de cada área metropolitana. El Viceministerio de Transporte establecerá mediante reglamentación los parámetros específicos para cada uno de estos aspectos, considerando las particularidades de cada área metropolitana y la sostenibilidad del servicio.</p>
------------------------	--

Artículo 18. Innovaciones tecnológicas. Los instrumentos de planificación promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte y en los vehículos, combustibles, fuentes de energía, infraestructura y seguridad.	<p><b>INCLUIR EN EL ARTÍCULO</b></p> <p>Los prestadores deberán implementar como mínimo:</p> <p>a) Sistema de monitoreo GPS en tiempo real</p> <p>b) Aplicación móvil con información al usuario</p> <p>c) Sistema de quejas y reclamos en línea</p>
---	--

	d) Publicación de datos operativos en formato abierto El Viceministerio de Transporte establecerá las especificaciones técnicas mediante reglamentación.
--	--

Artículo 19. Interoperabilidad en los Sistemas Inteligentes de Transporte. Las instituciones públicas y las personas de derecho privado que tienen a su cargo el desarrollo de algún componente relacionado con los Sistemas Inteligentes de Transporte deberán seguir los estándares y lineamientos establecidos por el	
--	--

Artículo 20. Medios físicos, tecnológicos y elementos periféricos. Los equipos y sistemas, medios físicos o tecnológicos y elementos periféricos instalados en la franja de dominio de las rutas nacionales, rutas departamentales y caminos vecinales, para implementar medidas de gestión de tránsito o fiscalización del servicio de transporte público que puedan impactar en el rendimiento del Sistema Nacional de Transporte pueden ser adquiridos, operados y gestionados por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones o por otras autoridades en coordinación con él. Incluirán también a los bienes y equipos muebles a bordo en las flotas del servicio de transporte público o instalados en cualquier infraestructura vinculada con éste como paradas, estaciones y otros.	
---	--

Artículo 21. Interoperabilidad en el cobro electrónico del pasaje. El Viceministerio de Transporte, en el marco de la aplicación de la Ley No. 5230/2014 “Que establece el cobro electrónico del pasaje del transporte público”, garantizará la interoperabilidad del sistema con cualquier método de pago y/o de recarga.	
--	--

<p>Artículo 22. Foro de participación ciudadana. Créase el Foro de Participación Ciudadana, como instancia de participación ciudadana para:</p> <p>a) Analizar el estado y evolución de la movilidad en el país;</p> <p>b) Verificar el grado de avance de las acciones de las autoridades competentes en relación con los objetivos planteados en esta Ley; y,</p> <p>c) Conocer sobre los instrumentos de planificación previstos en esta Ley, analizar su grado de ejecución y realizar los aportes que se consideren necesarios sobre éstos.</p> <p>En el Foro podrán participar representantes de las autoridades competentes, organizaciones empresariales, organizaciones sindicales, organizaciones o asociaciones de trabajadores/as, personas expertas, asociaciones de personas usuarias y la academia, así como otros actores sociales y económicos relevantes en relación con el sector de transporte. Las normas que organicen la actuación del Foro serán establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Las deliberaciones y conclusiones del Foro no serán vinculantes.</p>	<p>Artículo 22. Foro de participación ciudadana. Créase el Foro de Participación Ciudadana, como instancia de participación ciudadana para:</p> <p>a) Analizar el estado y evolución de <i>las políticas de movilidad</i> en el país;</p> <p><b>INCLUIR EN EL ARTÍCULO</b></p> <p>El Foro de Participación Ciudadana tendrá carácter vinculante en las siguientes materias:</p> <p>a) Modificaciones sustanciales al servicio</p> <p>b) Evaluación de cumplimiento de operadores</p> <p>La participación no requerirá personería jurídica y deberá garantizarse la representación de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organizaciones de usuarios</li> <li>- Estudiantes</li> <li>- Personas con discapacidad</li> <li>- Adultos mayores</li> </ul> <p>Eliminar: Las normas que organicen la actuación del Foro serán establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Las deliberaciones y conclusiones del Foro no serán vinculantes.</p>
--	---

<p><b>INCLUIR NUEVO ARTÍCULO</b></p>	<p>Artículo [nuevo]. Consejos de Transporte Público</p> <p>a) En cada área metropolitana o municipio se constituirá un Consejo de Transporte Público como órgano consultivo y de control social, integrado por:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La autoridad municipal o metropolitana competente</li> <li>- Representantes de usuarios y organizaciones sociales</li> <li>- Sectores con tarifas diferenciadas</li> </ul>
--------------------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Representantes de las juntas municipales</li> <li>- Representantes departamentales cuando corresponda</li> </ul> <p>b) Los Consejos tendrán las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitorear la calidad del servicio</li> <li>- Proponer mejoras del sistema</li> <li>- Evaluar el desempeño de los prestadores</li> <li>- Emitir dictamen previo a modificaciones tarifarias</li> <li>- Convocar audiencias públicas</li> </ul> <p>c) Los Consejos articularán su trabajo con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El Foro Nacional de Participación</li> <li>- El Viceministerio de Transporte</li> <li>- Las autoridades municipales y departamentales</li> </ul> <p>El reglamento establecerá la organización y funcionamiento de los Consejos.</p>
--	--

<p>Artículo 23. Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN). La Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) es el ente encargado de la regulación del transporte nacional e internacional terrestre, en la forma y condiciones establecidas en la presente Ley.</p>	
---	--

<p>Artículo 24. Área de competencia. La Dirección Nacional de Transporte tendrá competencia para regular, supervisar y fiscalizar el transporte terrestre de pasajeros y de carga en el ámbito departamental, nacional e internacional, en la forma y condiciones previstas en la presente Ley. Se excluye de su área de competencia aquella que, según lo dispuesto en la presente Ley, corresponde a la regulación del transporte público metropolitano de pasajeros y transporte público municipal.</p>	
--	--

<p>Artículo 25. Atribuciones. Serán atribuciones de la Dirección Nacional de Transporte, en el marco de su área de competencia, las siguientes:</p>	
---	--



Artículo 26. Máxima autoridad institucional. La autoridad máxima de la Dirección Nacional de Transporte es el Consejo.	<i>h) Un representante de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial</i> <i>i) Un representante del Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat</i> <i>j) Un representante de la sociedad civil</i>
--	---

Artículo 27. Atribuciones. El Consejo de la Dirección Nacional de Transporte tendrá, en el marco de su área de competencia, las siguientes atribuciones:	
--	--

Artículo 28. Designación y mandato de los miembros del Consejo. La designación de los miembros del Consejo de la Dirección Nacional de Transporte se hará conforme a las siguientes reglas:	<i>e) Los representantes de los gremios de transporte, trabajadores y sociedad civil serán designados a través del voto directo y secreto de sus respectivos miembros.</i>
---	--

Artículo 29. Funcionamiento del Consejo. El Consejo de la Dirección Nacional de Transporte se reunirá en forma ordinaria una vez por semana. Se reunirá en casos extraordinarios por iniciativa del Presidente del Consejo o de por lo menos de cuatro de sus miembros.	
---	--

Artículo 30. Atribuciones del Director. Son atribuciones del Director Nacional de Transporte:	
---	--

Artículo 31. Estructura orgánica. La estructura orgánica de la Dirección Nacional de Transporte será la necesaria para el cumplimiento de sus fines y, en todo caso, deberá observar las disposiciones legales que rigen la organización administrativa del Estado.	
---	--

Artículo 32. Patrimonio y fuentes de recursos. Sin perjuicio del patrimonio con el que ya cuenta la Dirección Nacional de Transporte a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, serán fuentes de recursos de la Dirección las siguientes:	
--	--

Artículo 33. Otorgamiento y renovación de las concesiones. El otorgamiento de concesiones de servicios, de itinerarios y/o zonas de explotación por primera vez se hará a través de licitación pública.	
Artículo 34. Transferencia. Las empresas concesionarias no podrán transferir sus derechos y obligaciones a terceros sin previo y expreso consentimiento de la Dirección Nacional de Transporte.	
Artículo 35. Infracciones. En el marco del área de competencia que posee la Dirección Nacional de Transporte, se consideran infracciones las siguientes:	
Artículo 36. Sanciones. Las infracciones previstas en este capítulo serán sancionadas con multas aplicadas a quienes resulten responsables de las mismas, conforme a las leyes y reglamentos.	
Artículo 37. Sumario administrativo. Las sanciones referidas en este capítulo serán aplicadas por la máxima autoridad ejecutiva, aplicarán previo sumario administrativo.	
Artículo 38. Recurso de reconsideración. Contra las disposiciones que dicte la máxima autoridad competente, procederá el recurso de reconsideración. Agotada la instancia administrativa, procederá la demanda contencioso-administrativa. Los plazos para las respectivas actuaciones serán los previstos en la Ley No. 6715/2021 de “Procedimientos Administrativos”.	

<p>Artículo 39. Servicio. El Servicio de Transporte Público Metropolitano de Pasajeros se regulará por los términos del presente título y los establecidos en el decreto que reglamente esta Ley.</p>	
<p>Artículo 40. Servicio público imprescindible. El servicio de transporte público metropolitano de pasajeros es un servicio público imprescindible y, como tal, se garantiza su prestación continua y regular.</p>	
<p>Artículo 41. Áreas metropolitanas. Un área metropolitana es un grupo de ciudades, próximas entre sí, que se encuentran interconectadas en forma constante y permanente, en las que, al menos, 15% de la población realiza desplazamientos frecuentes entre las ciudades que la componen, y que ha sido determinada como tal por decreto del Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. La determinación estará basada en estudios de movilidad y contará con el parecer del Comité Estratégico de Movilidad Sostenible previsto en esta Ley. El mismo procedimiento será seguido para la variación de la composición geográfica de un área metropolitana.</p>	<p>Artículo 41. Áreas metropolitanas. Un área metropolitana es un grupo de ciudades, próximas entre sí, que se encuentran interconectadas en forma constante y permanente, en las que, al menos, 15% de la población realiza desplazamientos frecuentes entre las ciudades que la componen, y que ha sido determinada como tal por decreto del Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y el <b>Ministerio de Urbanismo</b>. La determinación estará basada en el <b>Plan de Ordenamiento Urbano del Área Metropolitana</b>, estudios de movilidad y contará con el parecer del Comité Estratégico de Movilidad Sostenible previsto en esta Ley. El mismo procedimiento será seguido para la variación de la composición geográfica de un área metropolitana.</p>
<p>Artículo 42. Objetivos de la regulación. Son objetivos de la regulación establecida en este título, los siguientes:</p>	

<p>Artículo 43. Principios rectores. El servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, así como la totalidad de las personas involucradas en su planificación, regulación, prestación y uso, deberán regirse y, en su caso, adecuarse a los siguientes principios:</p> <p>a) Planificación metropolitana: El servicio requiere de una planificación, regulación, operación y supervisión metropolitanas para garantizar a las personas usuarias niveles mínimos de calidad en sus desplazamientos. Esto, considerando la integralidad de un viaje en su paso por varios municipios de manera regular para un servicio eficiente y eficaz, además de la importancia de factores como: el volumen de pasajeros/as, sus intereses diversos, la sostenibilidad económica debido al tamaño importante de las inversiones, la necesidad del ordenamiento del tráfico interurbano, la infraestructura vial y no vial necesarias, la necesidad de definiciones estandarizadas de características del servicio, entre otros.</p> <p>b) Igualdad de acceso: La movilidad debe estar al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>c) Seguridad: Se debe proteger a las personas y evitar afectaciones a su integridad o a sus bienes en el marco de la prestación del servicio.</p> <p>d) Calidad: El servicio debe estar orientado a una prestación de calidad, que cumpla con estándares establecidos con relación a diversos factores definidos por Viceministerio de Transporte.</p>	<p><i>h) Jerarquía: Otorgar prioridad en el espacio público en el siguiente orden: peatón, ciclista, transporte público de pasajeros, transporte de cargas y vehículo privado motorizado.</i></p> <p><i>agregar k) Garantizar el acceso a los derechos de los estudiantes, personas con discapacidad, personas mayores, y otros sectores que accedan al pasaje diferenciado, cubriendo con el subsidio los costos de tarjeta electrónica y de tarifa del pasaje.</i></p>
---	--

<p>e) Continuidad y regularidad: El servicio no puede ser interrumpido, ni suspendido, y debe prestarse de manera regular para garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad de la comunidad.</p> <p>f) Sostenibilidad ambiental y social: Los requerimientos de movilidad deben satisfacerse procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer derechos de futuras generaciones.</p> <p>g) Coordinación: El sector público en sus niveles nacional, departamental y municipal, junto con el sector privado, la academia y la sociedad civil, deberán coordinar esfuerzos para la satisfacción plena de los requerimientos de movilidad.</p> <p>h) Jerarquía: Otorgar prioridad en el espacio público en el siguiente orden: peatón y, respecto de vehículos motorizados, transporte público de pasajeros.</p> <p>i) Eficiencia: El servicio de transporte público de pasajeros responderá a las necesidades de movilidad a través de la oferta multimodal de servicios, asignados de manera óptima, de acuerdo con las características propias de estos modos.</p> <p>j) Integración: Se fomentará la integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago para una movilidad más eficiente.</p>	
--	--

<p>Artículo 44. Principio General. El servicio de transporte público metropolitano de pasajeros es un servicio regulado por el Estado, por medio del Viceministerio de Transporte. La prestación de este servicio, será adjudicada en concesión o mediante</p>	
--	--

permisos a personas físicas o jurídicas privadas. Excepcionalmente, el servicio podrá ser prestado directamente por el Estado cuando así lo exija el interés público.	
---	--

<b>INCLUIR ARTÍCULO</b>	<p>Artículo [nuevo]. Transporte Público Municipal. Los municipios que no formen parte de áreas metropolitanas mantienen plena competencia sobre sus sistemas locales de transporte público conforme a la Ley Orgánica Municipal. La planificación y regulación del sistema de transporte público es una función indelegable del municipio que incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) El diseño integral del sistema de transporte público como componente esencial del desarrollo urbano planificado</li> <li>b) La determinación de rutas, frecuencias y estándares de servicio según criterios técnicos verificables</li> <li>c) La definición de infraestructura necesaria y protección de espacios estratégicos</li> <li>d) El establecimiento de tarifas basado en estudios técnicos</li> </ul> <p>Los prestadores privados podrán participar únicamente en la operación del servicio, debiendo ajustarse estrictamente a la planificación municipal establecida. El Viceministerio de Transporte prestará asistencia técnica y establecerá directrices generales que los municipios deberán considerar en sus regulaciones locales.</p>
-------------------------	---

Artículo 45. Prestación por el Estado. Cuando el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros sea prestado por el Estado, éste lo hará por medio del Viceministerio de Transporte, y se ajustará, en todo lo aplicable, a lo establecido en la presente Ley.	
---	--

Artículo 46. Viceministerio de Transporte como órgano regulador. El Viceministerio	
--	--

de Transporte tendrá como responsabilidad la regulación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, junto con el tránsito en las áreas metropolitanas y en los límites necesarios para un correcto funcionamiento del servicio; la supervisión del nivel de calidad y de eficiencia del servicio; la protección de los intereses de la comunidad y de las personas usuarias, así como el control del cumplimiento de las disposiciones vigentes en su ámbito de competencia.	
---	--

Artículo 47. Mecanismos de supervisión, control y fiscalización. Las actividades de supervisión, control y fiscalización realizadas por el Viceministerio de Transporte podrán valerse de los medios físicos, tecnológicos y elementos periféricos, además de las herramientas informáticas, software, sistemas electrónicos y similares de sus centros de control y monitoreo.	
---	--

Artículo 48. Ejercicio de competencias municipales en materia de transporte público. Las municipalidades de áreas metropolitanas, en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte público, deberán realizar el diseño de la operativa, la definición del tipo de servicio, y la determinación de los indicadores de niveles de servicio de forma tal que el servicio de transporte público logre una asignación óptima de prestadores de servicio distribuidos entre prestadores del servicio de transporte público municipal y metropolitano, según los criterios establecidos en los instrumentos de planificación enumerados en el artículo 13 de esta Ley.	
---	--

Artículo 49. Evaluaciones de viabilidad. A los efectos previstos en el artículo anterior, las municipalidades de áreas metropolitanas, con carácter previo a la iniciación del procedimiento de	
---	--

contratación del servicio de transporte público, deberán realizar evaluaciones sobre la viabilidad técnica, económica y social de los planes y proyectos de servicio de transporte público, aplicando metodologías de formulación y evaluación elaboradas por el Viceministerio de Transporte.	
--	--

Artículo 50. Nulidad. El procedimiento de contratación del servicio de transporte público municipal que se inicie en inobservancia de lo dispuesto en los artículos precedentes se encontrará viciado de nulidad, la que será demandada por la Procuraduría General de la República, a pedido del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, ante el Tribunal de Cuentas de la República.	
---	--

Artículo 51. Armonización de competencias con municipalidades de las áreas metropolitanas. Las municipalidades de las áreas metropolitanas podrán suscribir convenios intergubernamentales con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, considerando las previsiones de los artículos 13, 17 y 18 de la Ley No. 3966/2009 “Orgánica Municipal”, para la aplicación ordenada de las disposiciones de la presente Ley.	<p><i>f) Subvención a las empresas municipales de transporte que cumplan con las exigencias técnicas requeridas por el Viceministerio de Transporte.</i></p> <p><b>INCLUIR EN EL ARTÍCULO</b></p> <p>Los convenios entre MOPC y municipalidades deberán contemplar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Creación de entes metropolitanos de transporte con participación municipal</li> <li>b) Mecanismos de coordinación con DINATRAN</li> <li>c) Sistemas unificados de control y monitoreo</li> <li>d) Acceso público a datos operativos</li> </ul>
---	--

Artículo 52. Tipos de títulos habilitantes. Los servicios de transporte público metropolitano de pasajeros serán proporcionados por los prestadores que, en todos los casos, actuarán bajo alguno de los siguientes títulos jurídicos:	
--	--



<p>Artículo 53. Registro de prestadores. El Viceministerio de Transporte creará y mantendrá actualizado un registro de prestadores correspondiente al servicio de transporte público metropolitano de pasajeros que incluirá, adicionalmente, a los prestadores del servicio de transporte público municipal de pasajeros. Las condiciones, requisitos e información a ser suministrada, así como otros aspectos que regirán al mismo al Registro serán determinados en el reglamento de la presente Ley.</p>	
---	--

<p>Artículo 54. Concesión. Las concesiones del servicio en el área metropolitana se sujetarán a las siguientes reglas básicas:</p>	
--	--

<p>Artículo 55. Diálogo competitivo. El Viceministerio de Transporte podrá llamar a empresas que expresen interés en las licitaciones públicas para la concesión del servicio a un diálogo competitivo previo a la publicación de la convocatoria, a efectos de evacuar consultas, recibir propuestas de mejoras, adiciones o ajustes a los potenciales pliegos de bases y condiciones y/o proforma del contrato, los que deberán ser presentados de modo general en sus aspectos principales. Las propuestas que sean recibidas no serán vinculantes.</p>	
--	--

<p>Artículo 56. Impugnaciones. Las personas interesadas y participantes de una licitación pública podrán impugnar los actos administrativos emitidos en el marco de la convocatoria, toda vez que los consideren contrarios a las normas aplicables. Igualmente podrán impugnar la decisión de adjudicación.</p>	
--	--

<p>Artículo 57. Aplicación supletoria de Ley de Concesiones. La Ley No. 1618/2000 "De Concesiones de Obras y Servicios Públicos"</p>	
--	--

se aplicará de manera supletoria a la presente Ley	
--	--

INCLUIR ARTÍCULO	<p>Artículo [nuevo]. Régimen de Emergencia del Servicio Cuando se verifique el incumplimiento grave de los estándares mínimos de servicio por más de 30 días, el VMT podrá:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Intervenir temporalmente el servicio</li> <li>b) Autorizar servicios de emergencia municipales</li> <li>c) Revocar permisos y concesiones sin indemnización</li> <li>d) Implementar servicios sustitutivos</li> </ul>
------------------	---

<p>Artículo 58. Permiso. Los permisos para la prestación del servicio se otorgarán en aplicación de la Ley No. 6710/2021 “Que autoriza la operación y habilitación excepcional y temporal de vehículos especiales para la prestación del servicio de transporte público terrestre de pasajeros”, rigiéndose por su propia reglamentación. A falta de ésta, regirán las normas reglamentarias de la presente Ley, en lo que fuere aplicable.</p>	
---	--

<p>Artículo 59. Obligaciones de los prestadores. Los prestadores tendrán las siguientes obligaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Realizar todas las tareas comprendidas en la prestación del servicio acorde con las disposiciones del marco normativo y con los términos del contrato de concesión o del permiso, según fuere el caso;</li> <li>b) Informar al Viceministerio de Transporte y a las personas usuarias afectadas sobre cualquier medida que pudiera afectar la programación ordinaria del servicio. Esta información deberá</li> </ul>	<p><i>n) Tener canales de comunicación disponibles en todo momento para los usuarios a través de números telefónicos y redes sociales.</i></p> <p><i>ñ) Cumplir todas las leyes y derechos laborales y de pasajes diferenciados garantizados en nuestro país.</i></p> <p><i>o) Publicar todos los datos referentes a itinerario y buses en circulación, horarios, costo de pasaje, campañas para el cumplimiento de las políticas para un viaje seguro, cantidad de pasajeros, montos de subsidio, y otros datos que garanticen el cumplimiento de la transparencia en el sistema de transporte público.</i></p>
---	--

<p>proporcionarse con la antelación necesaria para mitigar cualquier impacto negativo en el servicio;</p> <p>c) Proporcionar al Viceministerio de Transporte o poner a su disposición todos los datos generados en el marco de la prestación del servicio, de acuerdo con lo previsto en esta Ley;</p> <p>d) Atender y resolver, con la celeridad y en la forma establecida en las reglamentaciones aprobadas por el Viceministerio de Transporte, las consultas y reclamos de las personas usuarias;</p> <p>e) Garantizar la igualdad de trato a todas las personas usuarias, sin discriminación por motivo alguno;</p> <p>f) Adoptar las medidas oportunas para evitar que cualquier tipo de disputa entre prestadores de diferentes componentes afecte la prestación del servicio. Los prestadores deberán resolver dichas disputas, preferentemente, mediante mecanismos de conciliación o arbitraje, lo que estará previsto en sus respectivos contratos, sin que sea permitida cualquier interrupción del servicio por este motivo;</p> <p>g) Obtener todas las autorizaciones administrativas que sean requeridas para la prestación del servicio;</p> <p>h) Permitir el acceso de personal designado por el Viceministerio de Transporte debidamente acreditado y con orden de trabajo para funciones de supervisión, fiscalización y/o verificación, a sus locales e instalaciones para revisión de flotas, equipos, sistemas y documentos, pudiendo el Viceministerio de Transporte solicitar el auxilio judicial en caso de negativa;</p> <p>i) Informar al Viceministerio de Transporte toda modificación a los estatutos, así como el cambio de</p>	
--	--

<p>directores, administradores o apoderados, en un plazo máximo de 30 días desde su acaecimiento, adjuntando los recaudos pertinentes;</p> <p>j) Solicitar autorización al Viceministerio de Transporte para la modificación de la titularidad de las acciones nominativas o transferencia de cuotas sociales que impliquen la pérdida del control social y el de la dirección y administración, cuando se organicen como sociedades, o para cualquier decisión que implique esa pérdida de control;</p> <p>k) Administrar y mantener los bienes afectados al servicio en las condiciones que se establezcan en la presente Ley, en su reglamentación y en el contrato de concesión o en el permiso;</p> <p>l) Mantener la prestación del servicio una vez finalizado el plazo del contrato o del permiso hasta que el Viceministerio de Transporte disponga su cese efectivo, para no afectar la regularidad o continuidad del servicio en perjuicio de la comunidad. En caso de sustitución del prestador o designación de un administrador provisional, la obligación de prestar el servicio continuará hasta que la transición sea efectivamente completada; y,</p> <p>m) Cumplir con los demás deberes que se contemplan en esta Ley y en el marco normativo para los prestadores.</p>	
---	--

<p>Artículo 60. Obligación específica sobre entrega de datos. Los prestadores del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros tendrán la obligación de proporcionar al Viceministerio de Transporte, o poner a su disposición, todos los datos generados en el marco de la prestación del servicio, o de sus componentes, así como aquellos generados</p>	<p>Las empresas prestadoras de servicio de billete electrónico en el marco de la Ley 5230/2014 "Que establece el cobro electrónico del pasaje del transporte público" deberán, asimismo, proporcionar al Viceministerio de Transporte los datos generados en el marco del sistema que administran. <i>Además, deberán poner a disposición los datos de ubicación de las</i></p>
---	---

por las personas usuarias, los que serán utilizados únicamente para las finalidades establecidas en la presente Ley.	<i>unidades de buses en tiempo real, garantizando su acceso para los usuarios y para cualquier interesado en utilizarlos y visualizarlos a través de distintas plataformas mediante un formato de uso abierto.</i>
--	--

Artículo 61. Derechos de los prestadores. Los prestadores, sin perjuicio de lo contemplado en esta misma Ley y en otras disposiciones del marco normativo, tendrán los siguientes derechos:	
---	--

Artículo 62. Registro de trabajadores/as. El Viceministerio de Transporte y el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social mantendrán un Registro de Trabajadores/as del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros. Los prestadores estarán obligados a proveer información laboral y complementaria respecto a sus trabajadores/as.	
--	--

Artículo 63. Incorporación de conductores/as en caso de sustitución de operador. Un operador del servicio que sustituya a otro u otros en una unidad funcional deberá incorporar a los/las conductores/as de buses que hayan prestado servicios por al menos los dos últimos años y queden cesados del operador anterior.	
---	--

Artículo 64. Evaluación de idoneidad. En los casos previstos en el artículo precedente, el nuevo operador podrá llevar a cabo una evaluación de idoneidad de los/las conductores/as, con base a reglas y criterios objetivos previamente definidos.	
---	--

Artículo 65. Conductoras. El Viceministerio de Transporte implementará los mecanismos necesarios para asegurar la	
---	--

participación de mujeres conductoras en el servicio mediante acciones afirmativas. Esto se instrumentará tanto en programas específicos orientados a los operadores como en reglas que constarán en las bases y condiciones de las licitaciones.	
Artículo 66. Capacitación. El Viceministerio de Transporte desarrollará, junto con instituciones que brinden certificación, capacitaciones especializadas a trabajadores/as del sector transporte.	
<p>Artículo 67. De los derechos. Son derechos de las personas usuarias del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, sin perjuicio de lo contemplado en otros apartados de esta misma Ley y en otras disposiciones normativas aplicables:</p> <p>a) Recibir el servicio de manera continua y regular;</p> <p>b) Recibir el servicio con niveles adecuados de calidad y seguridad y exigirlos al prestador cuando no esté satisfecha con ellos;</p> <p>c) Recibir, de parte del prestador, la información necesaria para planificar el desplazamiento adecuadamente;</p> <p>d) Presentar en forma gratuita, ante los operadores y autoridades competentes, las denuncias y reclamaciones que estimen oportunas en relación con el servicio y recibir respuesta;</p> <p>e) Recurrir ante el Viceministerio de Transporte a los efectos de presentar denuncias y reclamaciones. Pueden, igualmente presentar las denuncias y reclamaciones ante la Secretaría de Defensa del Consumidor y del Usuario (SEDECO);</p> <p>f) Recibir información del Viceministerio de Transporte acerca del trámite dado a las denuncias y reclamaciones y las decisiones adoptadas en consecuencia;</p>	<p><i>c) Recibir, de parte del prestador y el Viceministerio de Transporte, la información necesaria para planificar el desplazamiento adecuadamente;</i></p> <p><i>j) Recibir información sobre las políticas, planes, tarifa técnica, subsidio, fideicomiso, datos sobre cantidad de pasajeros, itinerarios, frecuencias normales y especiales, horarios, cantidad de empresas y buses que prestan el servicio.</i></p>

<p>g) Conocer las tarifas al usuario o pasajes, y sus sucesivas modificaciones, con suficiente anticipación a su entrada en vigor;</p> <p>h) Ser informadas, con suficiente anticipación, sobre cualquier medida que pudiera afectar la programación ordinaria del servicio, tales como huelgas, paros y eventos extraordinarios; y,</p> <p>i) Organizar sus respectivas asociaciones para la defensa de sus derechos.</p>	
--	--

<p>Artículo 68. De la protección de datos. El manejo de la información generada en el marco de la prestación del servicio debe adecuarse a lo dispuesto en la normativa que rige la protección de datos personales. A falta de legislación especial o de autoridad en la materia, el Viceministerio de Transporte establecerá normas de protección de la información de las personas usuarias, incluyendo protocolos de seguridad de la información, políticas de acceso restringido, forma y tiempo de almacenamiento, usos y procedimientos para la gestión de datos sensibles.</p>	
---	--

<p>Artículo 69. Obligaciones de las personas usuarias. Sin perjuicio de lo contemplado en esta misma Ley y en otras disposiciones aplicables, las personas usuarias tienen las siguientes obligaciones:</p>	
---	--

<p>Artículo 70. Componentes de prestación de servicios. El servicio de transporte público metropolitano de pasajeros estará integrado por los siguientes componentes, que permitirán, si así se decidiese, su prestación separada:</p>	
--	--

<p>Artículo 71. Prestadores según componentes. Cada componente del servicio podrá licitarse públicamente de manera separada o combinada, según</p>	
--	--

determine el Viceministerio de Transporte, previo dictamen de factibilidad financiera por parte del Ministerio de Economía y Finanzas.	
Artículo 72. De los servicios de provisión de flota. Los servicios de provisión de flota comprenderán todas las actividades necesarias para garantizar la disponibilidad de una flota de buses requerida para la operación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, conforme a las condiciones y especificaciones establecidas por la Ley, sus reglamentaciones y el Viceministerio de Transporte.	
Artículo 73. Aspectos incluidos en la provisión de flotas. Los servicios de provisión de flota incluirán, entre otros: la adquisición o puesta a disposición de la flota mediante modalidades contractuales adecuadas a los usos del negocio, la entrega de la flota al operador y la certificación de la correcta ejecución de las tareas de mantenimiento por parte de este último.	agregar: y el mantenimiento mecánico de la flota.
Artículo 74. Antigüedad máxima de flotas. La flota para la prestación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros no podrá contar con buses de más de 15 años de antigüedad, computados a partir del año de fabricación de cada unidad. En caso de que una unidad supere este límite durante el periodo de prestación del servicio, deberá ser retirada y reemplazada por otra. El Viceministerio de Transporte podrá determinar la antigüedad promedio de la flota en los niveles que permitan una mayor estandarización del servicio en su conjunto.	
Artículo 75. Duración máxima de prestación de servicio de provisión de flota. El contrato de concesión para la prestación	



de los servicios de provisión de flota tendrá una duración máxima de 15 años.	
---	--

Artículo 76. Características técnicas de buses. El Viceministerio de Transporte definirá las características técnicas de los buses que integrarán las flotas a ser proveídas, asegurando que estas se adapten a los avances tecnológicos y normativos en el sector.	Se podrán exigir, bajo el criterio de razonabilidad, vehículos de cero y bajas emisiones, y atender las exigencias de la Ley No. 6925/2022 “De incentivos y promoción del transporte eléctrico en el Paraguay”, <i>así como vehículos de piso bajo de tal modo a cumplir con la Ley No. 4934/13 de “Accesibilidad al medio físico para las personas con discapacidad”.</i>
---	--

Artículo 77. De los servicios de provisión de infraestructura. Los servicios de provisión de infraestructura incluyen el desarrollo de todas las actividades necesarias para garantizar la disponibilidad, mantenimiento y actualización de la infraestructura requerida para la operación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, conforme a las condiciones y especificaciones establecidas por el Viceministerio de Transporte.	
---	--

Artículo 78. Aspectos incluidos en la provisión de infraestructura. Los servicios de provisión de infraestructura incluirán, entre otros: la provisión de patios, terminales, estaciones, centros de recarga, paradas o refugios y/o el mantenimiento de éstas.	
---	--

Artículo 79. Duración máxima de prestación de servicio de provisión de infraestructura. La vigencia del contrato de concesión para la provisión de los servicios de provisión de infraestructura será definida de acuerdo con las características necesarias, pero no podrá, en ningún caso, superar los 20 años.	
---	--

Artículo 80. De los servicios de operación en unidades funcionales. Los servicios de	
--	--

operación en unidades funcionales incluirán el desarrollo de todas las actividades necesarias para el traslado de pasajeros/as de acuerdo con las condiciones y especificaciones establecidas por el Viceministerio de Transporte.	
Artículo 81. Aspectos incluidos en la operación. Los servicios de operación en unidades funcionales estarán compuestos, como mínimo, por: la gestión de la programación de la operación y despacho de flota, la gestión del talento humano requerido para la operación, control y mantenimiento de flota, entre otros.	
Artículo 82. Unidades funcionales en la operación. Los servicios de operación se asignarán sobre la base de unidades funcionales que podrán contener diversos tipos de rutas: como troncales, alimentadores, ramales, circulares, directos, entre otros, o una combinación de éstos.	
Artículo 83. Duración de prestación de servicio de operación. El contrato de concesión para la provisión de los servicios de operación en unidades funcionales tendrá una duración máxima de 15 años.	
Artículo 84. Límites a indisponibilidad de remuneraciones. Las remuneraciones a los operadores no podrán ser embargadas judicialmente sino hasta un límite máximo del 30% de los importes regulares que perciban.	
Artículo 85. De los servicios complementarios. Los servicios complementarios son aquellos servicios instrumentales que apoyan, mejoran o perfeccionan el desarrollo de los demás componentes del servicio y de otras actividades necesarias para su correcto	

funcionamiento, según las condiciones establecidas por el Viceministerio de Transporte.	
---	--

Artículo 86. Aspectos incluidos en los servicios complementarios. Los servicios complementarios podrán incluir: provisión de servicios tecnológicos, servicios de recaudación, inspección técnica vehicular para habilitación de flota, servicios de evaluaciones psicotécnicas para conductores/as o similares entre otros necesarios para el correcto funcionamiento del sistema de transporte público metropolitano de pasajeros.	Artículo 86. Aspectos incluidos en los servicios complementarios. Los servicios complementarios podrán incluir: provisión de servicios tecnológicos, servicios de recaudación, inspección técnica vehicular para habilitación de flota, <i>servicios de comunicación y publicidad</i> , servicios de evaluaciones psicotécnicas para conductores/as o similares entre otros necesarios para el correcto funcionamiento del sistema de transporte público metropolitano de pasajeros.
--	--

Artículo 87. Duración de prestación de servicios complementarios. La duración máxima de la prestación de los servicios complementarios será definida por el Viceministerio de Transporte según el tipo de servicio, pero en ningún caso superará los 15 años.	
---	--

Artículo 88. Alcance. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán al servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, sin perjuicio de la posibilidad de su ampliación a los demás niveles del servicio de transporte público de pasajeros. Esta ampliación se admitirá por decreto del Poder Ejecutivo, a pedido de las autoridades competentes y siempre que atienda efectivamente al interés público.	
--	--

Artículo 89. Principios. La política tarifaria establecida en la presente Ley deberá contemplar, para el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, fórmulas de integración tarifaria y los mecanismos para la elaboración de sus costos referenciales.	
---	--

Artículo 90. Componentes para el establecimiento de remuneraciones a prestadores. Las remuneraciones a los prestadores podrán basarse en diversos conceptos: cantidad de pasajeros transportados, kilometraje recorrido, cantidad de flota, área y prestaciones de los patios, disponibilidad de tecnología, entre otros, o la combinación de estos factores.	
---	--

Artículo 91. Variación de precios. Las remuneraciones a los prestadores serán ajustadas según índices polinómicos de variación de precios que se definirán en los pliegos de bases y condiciones de las licitaciones o, para el caso de permisos, en el proceso de entrega del título habilitante.	
--	--

Artículo 92. Recursos para el financiamiento del servicio. Los recursos para el financiamiento del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros podrán provenir de:	<i>j) Los ingresos generados por el impuesto selectivo al consumo de combustibles.</i> <i>k) Los ingresos generados por la publicidad comercial en paradas, estaciones, terminales, unidades de buses y demás elementos ubicados en la vía pública que sean parte del sistema de transporte público.</i>
--	---

Artículo 93. Creación del fideicomiso. Créase el “Fideicomiso de Administración del Financiamiento del Servicio de Transporte Público de Pasajeros”, o “Fideicomiso”, que tendrá a su cargo la administración de los recursos para el financiamiento del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, el pago a prestadores el pago a prestadores del Sistema Nacional de Billetaje Electrónico y, en general, el pago de las obligaciones derivadas de los compromisos firmes y contingentes cuantificables a que se podría obligar el Estado en el marco de la presente ley.	
--	--

Artículo 94. Permanencia de recursos dentro del Fideicomiso. Los recursos	
---	--

<p>financieros que integran el Fideicomiso permanecerán dentro de éste, aun cuando no sean utilizados en el ejercicio fiscal en el que ingresaron al mismo y continuarán afectados exclusivamente a la finalidad del negocio fiduciario en los siguientes ejercicios fiscales.</p>	
--	--

<p>Artículo 95. Inversiones y operaciones del Fiduciario. El Fiduciario podrá realizar inversiones y operaciones financieras con los recursos que administre, con el objetivo de mantener el valor del dinero en el tiempo y/o generar beneficios financieros adicionales para el Fideicomiso, conforme se establezca en el contrato fiduciario.</p>	
--	--

<p>Artículo 96. Ingresos y pagos del sistema del cobro electrónico del pasaje. Los ingresos generados en el marco de la aplicación de la Ley No. 5230/2014 “Que establece el cobro electrónico del pasaje de transporte público”, serán transferidos diariamente al Fideicomiso por las empresas prestadoras del servicio de billeteaje en las condiciones que serán determinadas en el decreto reglamentario.</p>	
--	--

<p>Artículo 97. Control. Las empresas prestadoras del servicio de billeteaje deberán presentar al Viceministerio de Transporte, a los efectos del control interno y externo y el examen de cuentas correspondiente, en carácter de declaración jurada, informes sobre la recaudación y las transferencias realizadas en el marco del artículo precedente, sin perjuicio de los informes y datos generados en el marco de la aplicación de la Ley No. 5230/2014 “Que establece el cobro electrónico del pasaje de transporte público”. La periodicidad de estos informes será determinada por el Viceministerio de Transporte.</p>	<p>Agregar: Los informes de recaudación y transferencias realizadas en el marco del presente artículo deben ser de acceso público.</p>
---	--

<p>Artículo 98. Incumplimiento y sanciones. En caso de incumplimiento de la obligación de transferir los ingresos al Fideicomiso o de la obligación de informar, establecidas en la presente Ley, las empresas prestadoras del servicio de billeteaje electrónico podrán ser sancionadas, previo sumario administrativo, en la forma que se detalla a continuación:</p>	
---	--

<p>Artículo 99. Inversiones de capital. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en su carácter de Fideicomitente, podrá disponer la utilización de los recursos del Fideicomiso para el financiamiento de inversiones de capital y operación del servicio de transporte público de pasajeros, de acuerdo con lo establecido en los contratos y permisos.</p>	
--	--

<p>Artículo 100. Auditorías internas y externas. Los órganos de control interno del Fiduciario y del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en su carácter de Fideicomitente, dentro del ámbito de sus competencias, controlarán la administración, distribución, gestión y ejecución de los recursos financieros del Fideicomiso, sin perjuicio de las normas y los mecanismos de control y fiscalización que dicte el Fideicomitente, y los controles externos y rendición de cuentas que realice la Contraloría General de la República.</p>	
---	--

<p>Artículo 101. Disposiciones complementarias. El Poder Ejecutivo emitirá los decretos que sean necesarios con los lineamientos generales que regirán para la implementación del Fideicomiso, a instancias del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.</p>	
--	--

<p>Artículo 102. Pago de cánones. Las concesiones y los permisos estarán sujetos</p>	
--	--

al pago de cánones establecidos en la reglamentación al Viceministerio de Transporte.	
Artículo 103. Pago de tasa de inspección. Los prestadores estarán sujetos al pago de una tasa en concepto de inspección. La cuantía de la tasa guardará relación con los costos de los servicios prestados, así como las condiciones y periodicidad. La forma de pago será determinada por el Viceministerio de Transporte.	
Artículo 104. Pago de otras tasas. Los prestadores estarán sujetas al pago de tasas por servicios efectivamente prestados. Su cuantía guardará relación con los costos de los servicios y será determinada por el Viceministerio de Transporte.	
Artículo 105. Tributos municipales. Los operadores del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros no estarán alcanzados por el tributo municipal previsto en el artículo 67 de la Ley No. 620/1976 "Que establece el régimen tributario para las municipalidades de 1ª, 2ª y 3ª categorías".	
Artículo 106. Flota de buses e infraestructura. El Estado podrá adquirir flotas de buses e infraestructura mediante la adquisición a título oneroso o gratuito, valiéndose de las formas jurídicas previstas en el derecho paraguayo, con la finalidad de subvencionar el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, bajo criterios de responsabilidad fiscal y rentabilidad social.	<p><b>INCLUIR EN EL ARTÍCULO</b></p> <p>Se prohíbe la cesión de bienes públicos como condición para la prestación o mejora del servicio.</p> <p>La infraestructura esencial del sistema deberá ser de propiedad pública. Los operadores privados solo podrán usar bienes públicos mediante convenios específicos que garanticen el interés público.</p>
Artículo 107. Formas de disposición. El Estado podrá, a efectos de incorporar al servicio los bienes señalados en el artículo	

anterior, celebrar contratos según los usos del sector de transporte, con personas jurídicas privadas bajo cualesquiera formas, remuneradas o no, tales como locación, comodato, usufructo, enajenación, fideicomisos de administración y otros contemplados en la Ley, mediante procesos con adecuada publicidad, competitivos y basados en el interés público.	
--	--

Artículo 108. Prestación excepcional. En los casos en que no sea posible celebrar contratos con prestadores privados por falta de interés o en los casos en los que la urgencia y el interés público lo demanden, el Estado podrá prestar el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros o uno de sus componentes, con sus propios bienes, con apego a la presente Ley y mediante el Viceministerio de Transporte.	
--	--

Artículo 109. Obligaciones mínimas de los operadores. Los operadores privados que utilicen los bienes del Estado estarán obligados, como mínimo, a realizar el mantenimiento, verificaciones técnicas y asegurar los mismos contra todos los riesgos inherentes al servicio según se establezca en los respectivos contratos.	
---	--

Artículo 110. Bienes afectados al servicio. Son bienes afectados al servicio de transporte público metropolitano de pasajeros aquellos bienes que son indispensables para su prestación continua y regular. Entre ellos, se incluyen, pero no se limitan a, los buses que conforman las flotas, las infraestructuras tales como patios, terminales o estaciones, y los inmuebles donde se ubican las instalaciones principales necesarias para el servicio. También se consideran afectados al servicio los muebles, vehículos y herramientas destinados al mismo, siempre que su reemplazo no pueda realizarse sin afectar la continuidad del servicio.	...Entre ellos, se incluyen, pero no se limitan a, los buses que conforman las flotas, las infraestructuras tales como <i>paradas</i> , partidos, terminales...
--	---



Artículo 111. Características. Los bienes afectados al servicio subordinarán su disponibilidad al interés público del servicio al cual están afectados. No podrán ser perseguidos judicialmente por los acreedores del prestador, salvo por el financiador de los bienes.	
---	--

Artículo 112. Registro. El Viceministerio de Transporte deberá llevar un registro denominado “Registro de bienes afectados al servicio de transporte público de pasajeros”, en el que se inscribirá la totalidad de los bienes afectados de cada prestador del servicio.	
--	--

Artículo 113. Desafectación. El Viceministerio de Transporte establecerá los mecanismos de desafectación de los bienes, de transferencia de propiedad o destino final de los bienes afectados al servicio al extinguirse el plazo del contrato de concesión o del permiso y en los demás casos en los que resulte pertinente, según las condiciones previamente determinadas en la normativa aplicable, en los pliegos de bases y condiciones y en el mismo título habilitante. La desafectación será comunicada, tratándose de bienes registrables, a los registros públicos que correspondan.	
---	--

Artículo 114. Administración de los bienes afectados al servicio. Los prestadores tendrán la administración de los bienes afectados al servicio, de acuerdo con lo establecido en esta Ley y con lo estipulado en el contrato de concesión o en el permiso.	
---	--

Artículo 115. Mantenimiento de los bienes afectados al servicio. Todos los bienes afectados al servicio deberán mantenerse en buen estado de conservación y uso. Los prestadores estarán obligados a realizar	
---	--

mantenimientos periódicos y adecuados a la naturaleza y características de cada tipo de bien, así como a las necesidades específicas del servicio, de manera que se garantice su operación continua y eficiente.	
<p>Artículo 116. Competencias sobre vías. A efectos de esta Ley, las vías identificadas como área de competencia del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones serán los tramos de rutas nacionales, rutas departamentales y caminos vecinales categorizados en el marco de la Ley No. 5552/2015 “Que clasifica y categoriza las rutas nacionales, departamentales y vecinales” y su reglamentación, incluyendo la ciudad de Asunción.</p>	
<p>Artículo 117. Autorizaciones sobre vías. En las áreas metropolitanas determinadas en virtud de esta Ley, corresponderá al Viceministerio de Transporte, con exclusividad, la autorización para la circulación de operadores del servicio de transporte público de pasajeros sobre vías del área de competencia del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, en todos los niveles referidos en la presente Ley. En su caso, la Dirección Nacional de Transporte (DINATRA) y las municipalidades de las áreas metropolitanas, presentarán al Viceministerio de Transporte los pedidos de autorización de uso para el servicio de transporte público de pasajeros.</p>	<p>agregar: No podrá haber ningún operador dentro de las áreas a cargo del VMT, sin su permiso expreso.</p>
<p>Artículo 118. Adecuación de la infraestructura vial para el servicio. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y las municipalidades de las áreas metropolitanas, según su área de competencia, estarán a cargo de proyectar, construir y priorizar el mantenimiento de las redes viales utilizadas por servicios de transporte público de pasajeros.</p>	

<p>Artículo 119. Ordenación semafórica. La ordenación semafórica de las vías utilizadas por el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros se gestionará, en la medida de lo posible, siguiendo el principio de jerarquía. Con tal finalidad, además de las técnicas usuales de ordenación semafórica, se podrá recurrir a la implantación de carriles o fases específicas en los cruces, a ciclos específicos de preferencia previa detección del vehículo de transporte público, o a cualquier otra tecnología que resulte conveniente.</p>	
<p>Artículo 120. Ubicación de paradas. La ubicación de las paradas para el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros será establecida exclusivamente por el Viceministerio de Transporte en los tramos de rutas nacionales, rutas departamentales y caminos vecinales de competencia del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.</p>	
<p>Artículo 121. Responsabilidades en obras y mantenimiento de paradas y otros. La construcción, adecuación y mantenimiento de paradas, refugios, postes, señales, y elementos de información para personas usuarias, así como el acondicionamiento de las zonas de paradas, incluidos sus accesos y conexiones con la red peatonal existente y las medidas de seguridad necesarias para el cruce de vías, estarán a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones o de las municipalidades, según su área de competencia.</p>	
<p>Artículo 122. Estaciones. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones diseñará las estaciones o determinará los lineamientos para este efecto, bajo el principio general de permitir el acceso a los servicios de transporte público de pasajeros en condiciones de calidad y seguridad.</p>	

<p>Artículo 123. Accesibilidad universal de paradas, refugios, estaciones y terminales. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones construirá y/o acondicionará las paradas, refugios, estaciones y terminales conforme con la normativa aplicable en materia de accesibilidad universal.</p>	
---	--

<p>Artículo 124. Intervención cautelar. El Viceministerio de Transporte, por sus propios medios y sin necesidad de autorización judicial, podrá disponer y hacer efectiva la intervención cautelar del servicio cuando se den hechos que evidencien una falta de regularidad o continuidad del servicio o bien, apeligren inminentemente su paralización.</p>	
---	--

<p>Artículo 125. Alcance. La intervención cautelar podrá comprender todos los bienes y actividades del prestador, o podrá limitarse a un sector de sus actividades o de sus rutas en una unidad funcional, o a un establecimiento en particular, en lo que fuera estrictamente necesario para garantizar la regularidad o continuidad del servicio.</p>	
---	--

<p>Artículo 126. Administrador/a Provisional. El/La administrador/a provisional deberá precautelar el uso y conservación de los bienes afectados al servicio.</p>	
---	--

<p>Artículo 127. Forma de ejecución. La intervención cautelar podrá ser puesta en ejecución en forma inmediata a su determinación por resolución fundada del Viceministerio de Transporte. Ella podrá implicar, si correspondiere, la suspensión del personal y la toma posesión de los bienes e instalaciones involucrados. Los recursos administrativos o judiciales que se</p>	
---	--

dedujeren no suspenderán, en ningún caso, su ejecución.	
---	--

<p>Artículo 128. Consecuencias. Si hubiera existido incumplimiento del prestador motivando la intervención, el Viceministerio de Transporte podrá activar las cláusulas contractuales de terminación anticipada o la revocación del permiso, según se establece en esta Ley, en cuyo caso se deberá continuar con la intervención hasta tanto se encuentre perfeccionado un nuevo contrato de concesión o se otorgue un nuevo permiso.</p>	
--	--

<p>Artículo 129. Principio general. Todos los prestadores del servicio estarán sujetos al control permanente y al poder disciplinario del Viceministerio de Transporte, que se ejercerá en la forma que establecen la presente Ley y sus reglamentaciones.</p>	
--	--

<p>Artículo 130. Ámbitos de responsabilidades. Las actuaciones judiciales que se lleven a cabo ante la eventual concurrencia de hechos punibles tipificados en la legislación penal o daños, según la legislación civil y comercial, serán independientes de la actuación administrativa, como también lo serán las sanciones o decisiones que en cada ámbito de competencia se apliquen.</p>	
---	--

<p>Artículo 131. Control. El Viceministerio de Transporte ejercerá el control del cumplimiento de esta Ley, de sus reglamentaciones y de las obligaciones de los prestadores previstas en los contratos de concesiones y permisos otorgados a partir de los documentos e información que éstos suministren y también mediante inspecciones generales y especiales que se realicen en los lugares de prestación del servicio o donde se produzcan las infracciones. Para realizar las inspecciones,</p>	
--	--

el Viceministerio de Transporte puede actuar de oficio o por denuncias recibidas de las personas usuarias, de los prestadores o de cualquier tercero.	
Artículo 132. Infracciones. Se considerará infracción toda acción u omisión que implique incumplimiento de disposiciones establecidas en la presente Ley, en sus disposiciones reglamentarias y en los demás instrumentos que rigen las concesiones y permisos.	
Artículo 133. Infracciones leves. Son infracciones leves aquellas acciones u omisiones que supongan el incumplimiento de normas legales o reglamentarias de obligada observancia que la presente Ley no califique como graves.	
Artículo 134. Infracciones graves. Constituyen infracciones graves:	
Artículo 135. Sanciones. El Viceministerio de Transporte podrá aplicar a los que resultaren responsables de infracciones las siguientes sanciones:	
Artículo 136. Apercibimiento. Corresponderá sancionar con apercibimiento cualquier violación a las disposiciones de esta Ley, a las reglamentaciones dictadas en su consecuencia y a las disposiciones particulares del Viceministerio de Transporte, que no estuviere más severamente sancionada.	
Artículo 137. Multas. Los incumplimientos que darán lugar a la aplicación de multas, como su monto, serán establecidos por el Viceministerio de Transporte, en resolución de carácter general.	

Artículo 138. Terminación anticipada del contrato o revocación del permiso. El Viceministerio de Transporte podrá activar la cláusula de terminación anticipada del contrato, o revocar el permiso, en los siguientes casos:	
Artículo 139. Sumario administrativo. Las sanciones referidas en este capítulo se aplicarán previo sumario administrativo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 79 de la Ley N° 6715/2021 “De procedimientos administrativos.”	
Artículo 140. Características del sumario administrativo. Para la sustanciación del sumario administrativo será designado, de entre los abogados que presten servicios en el Viceministerio de Transporte, un juez instructor, lo que constará en la resolución de inicio.	
Artículo 141. Mora. El vencimiento del plazo para el cumplimiento de las obligaciones de pago en los conceptos previstos en la presente Ley o las multas producirá la mora automática y generará intereses, sin necesidad de interpelación alguna.	
Artículo 142. Certificado de deuda. Los certificados de deuda emitidos por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de pago por parte de los deudores, serán considerados títulos ejecutivos en los términos del artículo 448 del Código Procesal Civil.	
Artículo 143. Procedimiento. El cobro del certificado de deuda se hará efectivo	

mediante el procedimiento de ejecución de sentencia establecido en el Código Procesal Civil.	
--	--

<p>Artículo 144. Área Metropolitana de Asunción. A efectos de esta Ley, y sin perjuicio del proceso de constitución de nuevas áreas metropolitanas o su variación según se determina en la presente Ley, se establece el Área Metropolitana de Asunción con los siguientes municipios: Asunción, Areguá, Benjamín Aceval, Capiatá, Fernando de la Mora, Guarambaré, Itá, Itauguá, José Falcón, J. Augusto Saldívar, Lambaré, Limpio, Luque, Mariano Roque Alonso, Nanawa, Nueva Asunción, Nueva Italia, Ñemby, San Antonio, San Lorenzo, Villa Elisa, Villa Hayes, Villeta, Ypacaraí e Ypané.</p>	
---	--

Artículo 145. Principio general de transición. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se estará a cuanto sigue:	
--	--

<p>Artículo 146. Implementación gradual y alternativas a prestadores. Las unidades funcionales previstas en esta Ley serán establecidas de manera gradual y operadas por un solo prestador. Hasta que esto ocurra, el Viceministerio de Transporte podrá extender los permisos y concesiones vigentes por tiempos limitados, de acuerdo con los parámetros establecidos en el plan de implementación gradual de la reforma previsto en el artículo 155 de la presente Ley.</p>	
--	--

<p>Artículo 147. De las tarifas y el régimen de subvenciones. El Poder Ejecutivo podrá establecer nuevos mecanismos para la definición de las tarifas técnicas vigentes al momento de entrada en vigor de la presente Ley y tarifas al usuario o pasajes, para la remuneración complementaria de los prestadores, adecuándolos, en la</p>	
---	--



medida de lo posible, a los lineamientos de la presente Ley.	
--	--

<b>INCLUIR NUEVO ARTÍCULO</b>	<p>Artículo [nuevo]. Regularización de Operadores Los operadores que presten servicio sin título habilitante vigente deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Regularizar su situación en un plazo máximo de 180 días</li> <li>b) Someterse a una evaluación técnica de calidad de servicio</li> <li>c) Participar en nuevos procesos licitatorios si no cumplen estándares mínimos Durante el periodo de transición, no podrán: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar tarifas</li> <li>- Reducir servicios</li> <li>- Modificar recorridos sin autorización</li> </ul> </li> </ul>
-------------------------------	---

Artículo 148. Afectación al servicio y registro. Los prestadores con concesiones y permisos vigentes deberán registrar los buses de sus flotas con antigüedad menor a 15 años, contados desde el año de fabricación, en el Registro de Bienes Afectados al Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Viceministerio de Transporte y, adicionalmente, en la Dirección Nacional del Registro Automotor de acuerdo con el artículo 112 de esta Ley.	
--	--

Artículo 149. Antigüedad de la flota y gradualidad de renovación. La totalidad de la flota con una antigüedad mayor a 15 años dejará gradualmente de estar habilitada para su uso en el servicio conforme el cronograma a ser establecido por el Viceministerio de Transporte.	
--	--

Artículo 150. Concesiones y permisos de DINATRAM vigentes. Las concesiones y permisos vigentes otorgados por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAM) a prestadores de servicios de	
---	--

transporte público de pasajeros que contengan rutas, itinerarios o zonas de explotación que alcancen a las áreas metropolitanas referidas en la presente Ley serán revisadas por el Viceministerio de Transporte, de conformidad con el principio de Planificación Metropolitana, en un plazo no mayor a un año contado desde la publicación de la presente Ley.	
--	--

Artículo 151. Renovaciones de permisos o concesiones. Para las renovaciones de permisos o concesiones o nuevos llamados a licitación pública, siempre que las rutas o itinerarios comprendidos para el usufructo y explotación alcancen las áreas metropolitanas, se requerirá de una revisión que incluirá el mismo estudio señalado en el artículo precedente, que será sustento de un dictamen vinculante elaborado por el Viceministerio de Transporte para DINATRAM a partir del cual deberá, bajo pena de nulidad, si así se concluye:	
--	--

Artículo 152. Permisos y concesiones en modificaciones de áreas metropolitanas. La autoridad regulatoria será sustituida de pleno derecho, por DINATRAM y el Viceministerio de Transporte o viceversa, en permisos y concesiones vigentes siempre que se dé la modificación de la conformación de las áreas metropolitanas, por el agregado o la eliminación de ciudades, a fin de adecuar los nuevos ámbitos de competencia.	
---	--

Artículo 153. Ferrocarril y tren de cercanías. Ferrocarriles del Paraguay S.A. (FEPASA), en su carácter de concesionario del servicio de transporte ferroviario de pasajeros y cargas o, en su caso, el que detente el carácter de sub-concesionario, articulará con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por conducto del Viceministerio de Transporte, y de acuerdo con el contrato de concesión	Artículo 153. Transporte masivo integrado. Ferrocarriles del Paraguay S.A. (FEPASA), en su carácter de concesionario del servicio de transporte ferroviario de pasajeros y cargas o, en su caso, el que detente el carácter de sub-concesionario, así como los operadores de sistemas de transporte masivo como BRT (Bus Rapid Transit), ferry, teleférico, tranvía u otros medios de transporte colectivo de pasajeros,
---	--

suscrito con el Estado junto con la normativa aplicable, las acciones para la puesta en ejecución de cualquier proyecto que implique una travesía del servicio de transporte público de pasajeros en un área metropolitana definida conforme con la presente Ley, a fin de hacerlos compatibles e interoperables con el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros establecido en el Título III de la presente Ley, considerando los principios de coordinación, eficiencia e integración.	articularán con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, por conducto del Viceministerio de Transporte, y de acuerdo con los contratos de concesión suscritos con el Estado junto con la normativa aplicable, las acciones para la puesta en ejecución de cualquier proyecto que implique una travesía del servicio de transporte público de pasajeros en un área metropolitana definida conforme con la presente Ley, a fin de hacerlos compatibles e interoperables con el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros establecido en el Título III de la presente Ley, considerando los principios de coordinación, eficiencia e integración.
---	---

Artículo 154. De la reestructuración del Viceministerio de Transporte. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones planteará al Poder Ejecutivo, en un plazo no mayor a seis meses desde la publicación de la presente Ley, una reestructuración orgánica y funcional para fortalecer institucionalmente al Gabinete del Viceministro de Transporte, contemplando dependencias misionales que, como mínimo, abarquen los siguientes aspectos: Políticas y Planificación Integral del Transporte; Transporte Metropolitano; Proyectos Estratégicos; Sistemas Inteligentes de Transporte; Gestión de Contratos; Fiscalización y Atención de Reclamaciones de Personas Usuaris.	
---	--

Artículo 155. De la reglamentación y el plan de implementación gradual de la Reforma. El Poder Ejecutivo reglamentará esta Ley en un plazo máximo de cuatro meses a partir de su entrada en vigor.	El Poder Ejecutivo reglamentará esta Ley en un plazo máximo de un mes a partir de la entrada en vigor. En un plazo no mayor a 3 meses debe poner en marcha el Plan de Implementación Gradual y en seis meses más la implementación del PMUS.
--	--

Artículo 156. Modificaciones. Modifícanse las siguientes disposiciones:	
---	--

Artículo 157. Derogación. Quedan derogadas las normas que se encuentren en contra de las disposiciones de esta Ley y, en particular:	
--	--