



CEPB

Confederación de Empresarios
Privados de Bolivia



Boletín Informativo - Unidad de Análisis Legislativo • Año 3 • No. 1 • Octubre 2013 • www.cepb.org.bo

LA PROPUESTA DEL SECTOR PRIVADO SOBRE UNA NORMA QUE REGULE LOS DERECHOS DE USUARIOS Y CONSUMIDORES

Desde la perspectiva del sector privado, esta norma es de importancia en razón a que debe cumplir una triple finalidad en términos absolutos:

- a. Regular las relaciones entre proveedores y consumidores.
- b. Establecer las infracciones en perjuicio del consumidor.
- c. Describir los procedimientos aplicables en estas materias

Paralelamente el sector privado también considera que una futura Ley como ésta debe:

- Enumerar los actos jurídicos a los que alcanza esta norma. Debe incluirse una enumeración de aquellos actos y contratos con relevancia jurídica que se hallan encuadrados en las regulaciones de esta Ley.
- Proteger al proveedor como parte de la relación jurídica. Teniendo en cuenta que se trata de relaciones entre sujetos de Derecho Privado, deben incluirse los derechos y deberes de ambas partes. En lo que respecta a los derechos del proveedor, es especialmente importante rescatar el referido a la

protección en el caso de una denuncia o reclamación ilegal, lo mismo que el resarcimiento económico de los daños ocasionados con tal conducta.

- Evitar la excesiva remisión de temas genéricos o relativos a derechos subjetivos a reglamentación cuando debieran estar consignados en la Ley. La conceptualización de derecho, lo mismo que la forma de ejercerlos, no deben estar librados a una eventual reglamentación, sino deben estar descritos en una Ley de estas características.
- Identificar cuál es la autoridad encargada de supervisar y resolver disputas emergentes de la relación en proveedores y consumidores. Deben evitarse, en la medida de lo posible, las referencias genéricas a una eventual autoridad pública llamada a intervenir en la relación proveedor - consumidor, dejando incluso tal competencia a eventuales normas sectoriales específicas, sin que existe una unidad en cuanto al tratamiento de esta relación jurídica, lo mismo que las consecuencias y emergencias de la misma.
- Otorgar herramientas eficientes para hacer valer los derechos reconocidos en favor de



los consumidores. Una norma de estas características no sólo debe prever derechos innumerables en favor de los usuarios y consumidores, sino establecer también las formas, requisitos y autoridades definidas para tal circunstancia, de manera tal que se garantice una protección realmente efectiva.

- Respetar mínimamente los principios rectores de los procedimientos administrativos: Los procedimientos de reclamación y sancionatorios, deben respetar los principios de contradicción, de defensa y el debido

proceso, de manera tal que dichos procesos, no sólo sean legítimos, sino sobre todo legales.

En general, teniendo en cuenta que estas controversias tienen lugar entre privados o, emergen de relaciones jurídicas de Derecho Privado, el Estado debe preservar su intermediación como un tercero imparcial, contemplando fielmente los principios procesales y resguardando los derechos de las partes contendientes, caso contrario, encontraremos una norma que antes de proteger y salvaguardar derechos, no los preserve e incluso los violente.

DERECHOS GENERALES DE LOS USUARIOS Y CONSUMIDORES

DERECHO A LA SALUD E INTEGRIDAD FÍSICA

DERECHO A LA INFORMACIÓN

DERECHO A LA LIBRE ELECCIÓN

DERECHO A ALIMENTOS AUTORIZADOS

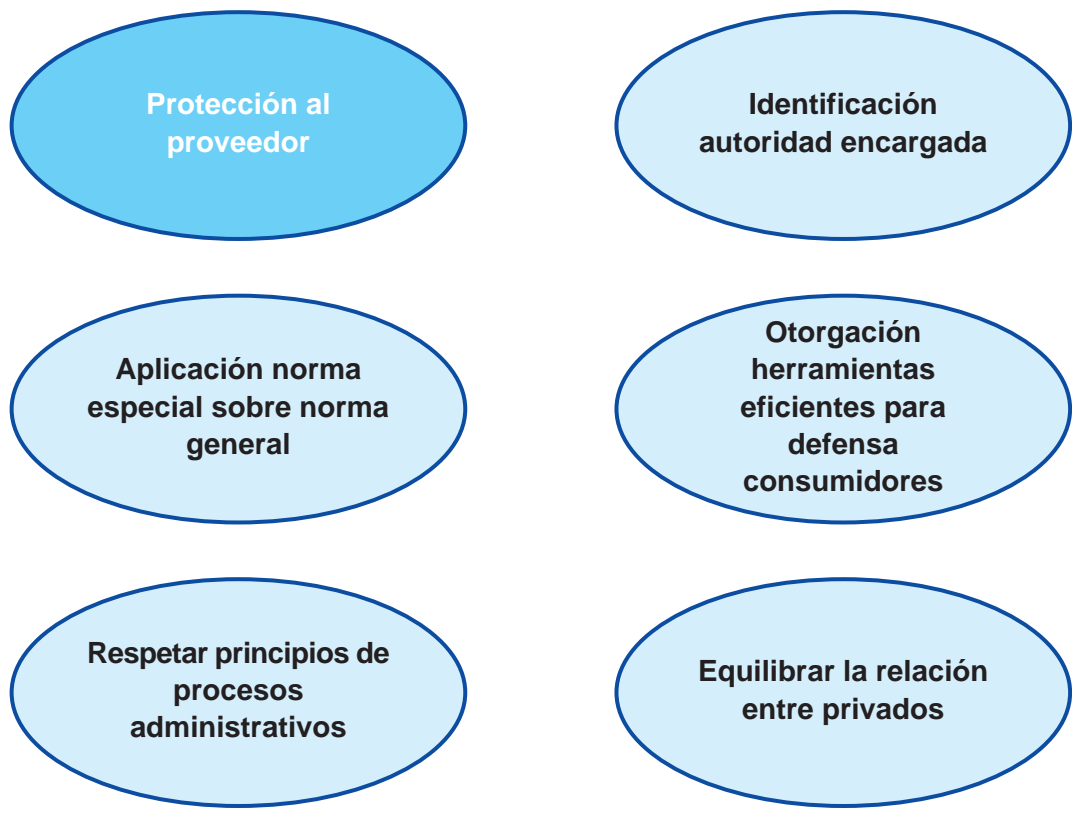
DERECHO AL TRATO EQUITATIVO



Finalidad Regulación Derechos de Usuarios y Consumidores



Inclusiones necesarias



EL CASO DE LA INFRAESTRUCTURA CAMINERA Y EL SECTOR PRIVADO

La inversión en infraestructura contribuye fuertemente a la inclusión social y a la generación de oportunidades de empleo; sin embargo, las restricciones que históricamente enfrentó el país, generaron una fuerte competencia en la asignación de recursos públicos en forma directa a otros sectores como la educación, la salud o la inversión social, por lo que el costo de oportunidad de los recursos asignados a infraestructura es alto.

De hecho, el comportamiento de la participación de la inversión en infraestructura dentro del total de los recursos públicos invertidos responde a los ajustes que debieron hacer los gobiernos a medida que el ciclo económico se sucedía. Así, claramente en etapas de crisis económica, hacia finales de los años 90's y principios de la década siguiente, la importancia relativa de la inversión pública en infraestructura decae claramente en favor de la inversión en el ámbito social y en los últimos años, de la inversión en el sector productivo¹.

Ante este costo de oportunidad, una de las preguntas lógicas es cómo sacarles provecho a los recursos invertidos. En este sentido, la forma en la que se organiza el proceso de provisión de infraestructura tiene efectos en tres dimensiones: en el costo de las obras, en el plazo de ejecución y en la calidad de la misma, que incidirá no solo en su vida útil sino también en la calidad de los servicios que puede llegar a prestar.

Por otro lado, aunque la inversión en infraestructura no garantiza por sí misma el desarrollo económico y regional, es necesaria para alcanzar el progreso. La infraestructura es también un importante instrumento de cohesión económica y social, de vertebración territorial y de mejora de la accesibilidad.

En este contexto, la deficiencia en la infraestructura caminera en Bolivia incide directamente en el costo del flete de transporte, el cual es de dos a 20 veces más que el de los países vecinos, dificultando además el desarrollo de las economías locales, que están poco interconectadas y, a su vez, entorpece el flujo de materias primas y bienes intermedios entre los centros de producción, acopio y transformación, con el consiguiente efecto social que esto implica. Considerando que el 95% del transporte de todos los productos se hace por carretera la incidencia en los costos de transporte es aún mayor.

A partir de esto, y considerando las fuertes restricciones financieras que históricamente enfrentó el Estado, como parte de las reformas de los años 90's, se intentó la atracción de socios privados para el desarrollo de la infraestructura caminera. Así, en 1998 se aprobó la Ley de Concesión de Trabajos Públicos², sin embargo los bajos niveles de tráfico, los altos costos de construcción, un financiamiento incierto para los subsidios y leyes y reglamentos poco claros desincentivaron la participación del sector privado en ese momento.

No obstante de lo anteriormente señalado, ésta no fue una experiencia aislada, ya que se observan políticas de este tipo en países como Chile, Colombia, España e Inglaterra entre otros, donde la aplicación de estas medidas permitió el desarrollo de proyectos de inversión liberando recursos públicos para su aplicación en sectores del área social.

Los modelos de asociación público-privada en infraestructura de carreteras demostraron, en los países citados, ser viables incluso en obras grandes, en las que inclusive es posible considerar el cobro por su utilización. En cambio, hoy en día, la normativa vigente en Bolivia reduce la participación del sector privado solamente a la realización de los proyectos de

¹ La inversión de carácter productivo se refiere principalmente a las inversiones en el área extractiva

² Ley N° 1874 del 22 de junio de 1998



inversión pública bajo condiciones y parámetros preestablecidos por la autoridad, donde el sector privado solo es un prestador de servicios de diseño y/o construcción.

Sin embargo, en el ámbito privado existen iniciativas en la construcción de infraestructura, sobre todo casos de empresas agrícolas, mineras, forestales y petroleras que deben construir sus propios caminos para acceder a las zonas donde tienen sus operaciones y, además, realizan inversiones de apoyo en las comunidades donde trabajan.

Un primer paso para fomentar la inversión privada en obras de infraestructura pública pueden ser incentivos de carácter tributario, (en los casos donde el uso de la obra no sea de gran magnitud y no exista la posibilidad del cobro por su uso), bajo criterios de evaluación económica y social del proyecto.

Como la inversión en infraestructura está dividida por nivel de gobierno, los primeros esquemas de asociación podrían darse en el nivel municipal (obras de poca envergadura), lo que permitiría el ingreso de empresas relativamente pequeñas, facilitando el control administrativo de los resultados, económicos y sociales de estas asociaciones.

Los modelos de negocio, como se observan en otros países, estarían relacionados al cobro de

peajes y tasas por parte de la empresa y que deberían estar en función de los siguientes criterios:

1. Alcanzar el óptimo económico-social mediante la internalización de externalidades como la congestión, la contaminación atmosférica, el ruido, entre otros.
2. Financiar la infraestructura independientemente de los presupuestos públicos.
3. Contribuir a la equidad intergeneracional e interregional.

Adicionalmente, este esquema de asociación público -privada tendría efectos positivos en el ámbito macroeconómico , ya que contribuiría a la estabilidad financiera de los municipios, al permitirles encarar proyectos de infraestructura sin afectar sus balances (normalmente se contraen deudas para llevar adelante estas iniciativas).

En este contexto, y dado que hoy en día las condiciones financieras del sector público y privado han cambiado con respecto a finales de la década de los 90's, es posible plantear el estudio de una propuesta que permita la inclusión de este tipo de esquemas de financiamiento.

DISPOSICIONES LEGALES OCTUBRE 2013

LEYES

NÚMERO	FECHA	RESUMEN
429	31/10/2013	Amplía el plazo para la ejecución del proceso de saneamiento de la propiedad agraria en cuatro años, plazo que regirá una vez concluida la vigencia de la Ley N° 3501 de 19 de octubre de 2006.
428	30/10/2013	Modifica el Artículo 140 de la Ley N° 165 de 16 de agosto 2011, Ley General de Transporte.
427	30/10/2013	Aprueba Contrato de Préstamo y de Ejecución del Programa suscrito entre Bolivia y Kreditanstalt Fur Wiederaufbau - KfW, Frankfurt am main, para financiar el Programa de Agua Potable y Alcantarillado en Áreas Periurbanas.
426	30/10/2013	Aprueba Contrato de Préstamo, suscrito entre el Estado de Bolivia y la CAF, para "Programa de Infraestructura Rural para Santa Cruz en Bolivia".
425	18/10/2013	Aprueba el Contrato de Préstamo suscrito entre el Estado de Bolivia y el Banco Interamericano de Desarrollo - BID, en fecha 14 de agosto de 2013, destinado para financiar "Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja, Fase I".
424	17/10/2013	Declara el 17 de octubre de cada año "Día de la Dignidad Nacional" en reconocimiento y conmemoración a quienes perdieron la vida entre el 11 y 17 de octubre de 2003 en la llamada "guerra del gas" cuyo esforzado sacrificio ha generado la recuperación de los recursos naturales, en apego a lo que establece la CPE.
423	16/10/2013	Aprueba la Adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al "Protocolo de la Convención Americana de Derechos Humanos Relativo a la Abolición de la Pena de Muerte", adoptado en la ciudad de Asunción, República del Paraguay, el 08/06/1990, en ocasión del 20° Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos - OEA.
422	09/10/2013	Ratifica el Convenio entre el Estado Plurinacional de Bolivia y el Gobierno de la República Federal de Alemania sobre Cooperación Financiera 2011, suscrito en la ciudad de La Paz el 13 de diciembre de 2012.
421	07/10/2013	Ley de Distribución de Escaños entre Departamentos.
420	02/10/2013	Autoriza a YPFB suscribir el contrato de servicios petroleros para la exploración y explotación de áreas reservadas a favor YPFB, correspondiente al Área Huacareta, ubicado en los departamentos de Chuquisaca y Tarija con la empresa BG Bolivia Corporation.
419	02/10/2013	Aprueba el contrato de préstamo suscrito entre el Estado de Bolivia y la CAF para el financiamiento parcial del Proyecto Carretera Padilla - El Salto.
418	02/10/2013	Aprueba el contrato de préstamo suscrito entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la Corporación Andina de Fomento para el financiamiento parcial del Programa Multisectorial de Preinversión - PROMULPRE.



NÚMERO	FECHA	RESUMEN
417	02/10/2013	Aprueba el Contrato de Préstamo y de Ejecución suscrito entre Bolivia y KfW Frankfurt am Main destinados a financiar el Programa de Riego "Agua y Cambio Climático".
416	02/10/2013	Declara Patrimonio Nacional, cultural y Turístico del Estado de Bolivia, las Cabañas del río Piraí, del Departamento de Santa Cruz.
415	02/10/2013	Aprueba enajenación a título gratuito de una fracción de terreno del predio de propiedad del Gobierno Autónomo Municipal de Cabezas a favor del Consejo de la Magistratura destinado a la construcción de la Casa Judicial.
414	02/10/2013	Declara el Museo de Historia de la Universidad Autónoma Gabriel René Moreno de la ciudad de Santa Cruz, "Patrimonio Histórico Cultural" del Estado de Bolivia.
413	02/10/2013	Declara Patrimonio Natural y Turístico del Estado de Bolivia, "Espejillos", ubicado en el Municipio de Porongo de Santa Cruz.
412	02/10/2013	Declara Patrimonio Cultural Material del estado Plurinacional de Bolivia, al monumento "El Cristo Redentor" de Santa Cruz.
411	02/10/2013	Declara patrimonio cultural, histórico y arqueológico del pueblo Boliviano, a las pinturas rupestres de Rumi Plaza, ubicado en la comunidad Huari Pucara del Municipio de Tiquipaya de Cochabamba.
410	02/10/2013	Declara de prioridad nacional la construcción de un nuevo Centro Penitenciario en el Departamento de Cochabamba.

DECRETOS SUPREMOS

NÚMERO	FECHA	RESUMEN
1784	31/10/2013	Designa Ministro Interino.
1783	30/10/2013	Modifica los artículos 19 y 81 e incorpora el inciso j) en el artículo 42 del decreto Supremo N° 0181, de 28 de junio de 2009, Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios.
1782	30/10/2013	Autoriza la exención del pago total de los tributos de importación a la donación de mercancías a favor del Ministerio de Salud y Deportes, el gobierno Autónomo Municipal de Chimoré y a la Empresa Pública Productiva Lácteos de Bolivia - Lacteosbol.
1781	30/10/2013	Designa Ministro Interino.
1780	30/10/2013	Designa Ministro Interino.
1779	30/10/2013	Designa Ministro Interino.
1778	30/10/2013	Designa Ministro Interino.
1777	30/10/2013	Designa Ministro Interino.

NÚMERO	FECHA	RESUMEN
1776	30/10/2013	Designación de Ministro Interino.
1776	30/10/2013	Designación de Ministro Interino.
1775	24/10/2013	Autoriza el pago del incentivo a la productividad para los trabajadores de la Empresa minera Colquiri dependiente de la Corporación Minera de Bolivia - COMIBOL, que consiste en un monto que alcance hasta un "sueldo mensual referencial" por año.
1774	23/10/2013	Autoriza a la ATT, incrementar subpartida.
1773	23/10/2013	Designa Ministro Interino.
1772	23/10/2013	Designa Ministro Interino.
1771	17/10/2013	Autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas asignar recursos del TGN a favor del Ministerio de obras Públicas, Servicios y Vivienda, para la ejecución de la "Construcción Terminal de Carga Puerto Busch". La administración de la Terminal de Carga, una vez concluida, estará a cargo de la Empresa Siderúrgica del Mutún - ESM.
1770	16/10/2013	Modifica el DS 0196 de 08/07/2009 (Autoriza al Ministerio de Hacienda a constituir un Fideicomiso por \$us. 10.000.000,00 para otorgar liquidez a las empresas que exportan manufacturas a la República de Venezuela). Texto Ordenado disponible para suscriptores.
1769	16/10/2013	Autoriza a la Ministra de Planificación del Desarrollo, a suscribir con el Banco Interamericano de Desarrollo - BID, en nombre y representación del Estado Plurinacional de Bolivia el Contrato de Préstamo N° 2981/BL-BO por un monto de hasta \$us 35.000.000,00 para la ejecución del proyecto Rehabilitación de la Autopista La Paz - El Alto.
1767	16/10/2013	Designa Ministro Interino.
1766	16/10/2013	Designación de Ministro Interino.
1761	09/10/2013	Reglamenta la aplicación de la Ley N° 313 para las etapas de contratación y ejecución del a construcción de "La Casa Grande del Pueblo"



La Paz - Bolivia