



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 501

La Paz, 21 DIC. 2017

VISTOS: El recurso jerárquico interpuesto por Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 de 24 de julio de 2017, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.

CONSIDERANDO: Que el recurso jerárquico de referencia tuvo origen en los siguientes antecedentes:

1. El Informe Técnico ATT-DTR ODE AJW-INFTEC CB 33/2015 de 13 de abril de 2015 estableció que el operador tuvo un accidente en la localidad de Chusmiza, Iquique, Chile, producto del cual hubieron varios heridos y tres fallecidos. El Informe Técnico ATT-DTRSP-INFTEC LP 257/2015 de 26 de junio de 2015 concluyó que el operador operaba fuera de horario y en día domingo, día para el cual no cuenta con autorización (fojas 32 a 33 y 109 a 112).

2. Mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 67/2017 emitido el 15 de febrero de 2017, notificado el día 22 de febrero de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resolvió formular cargos contra TRANS SALVADOR S.R.L. por presuntamente incurrir en la comisión de la infracción de realizar un servicio distinto al autorizado prevista en el numeral 5 del inciso a) del artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT; y en la comisión de la infracción de no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada, infracción prevista en el numeral 3 del inciso a) del artículo 4 del Protocolo citado; y corrió en traslado al operador para que presente sus descargos en el plazo de diez días (fojas 113 a 116).

3. A través de memorial presentado el 9 de marzo de 2017, Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L., contestó al Auto ATT-DJ-A TR LP 67/2017 adjuntando documentación de descargo (fojas 118 a 131).

4. El 5 de abril de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 que resolvió: **i)** Declarar probados los cargos formulados contra TRANS SALVADOR S.R.L. al haber incurrido en la infracción de realizar un servicio distinto al autorizado prevista en el inciso a) del numeral 5 del artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre; **ii)** Declarar probados los cargos formulados contra el operador al haber incurrido en la infracción de no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada, infracción prevista en el inciso a) del numeral 3 del artículo 4 del Acuerdo citado; **iii)** Sancionar al operador con multa de \$us2.000.-; por la infracción establecida en el punto resolutivo primero, de acuerdo a lo señalado en el artículo 11 del ATIT; **iv)** Sancionar al operador con multa de \$us1.000.-; por la infracción establecida en el punto resolutivo segundo, de acuerdo a lo señalado en el artículo 11 del ATIT; tal determinación fue asumida en consideración a los siguientes fundamentos (fojas 152 a 157):

i) El Número de Registro BOTIC-41, autorización otorgada al operador, indica que debe iniciar sus operaciones desde la ciudad de Cochabamba a Iquique; los días lunes, martes, miércoles, jueves, viernes y sábados. El operador realizó salidas los domingos 21 y 28 de junio de 2015, sin autorización para el efecto. El horario autorizado para la ruta Cochabamba-Iquique es a las 13:00 de lunes a sábado; en fechas 23 de febrero, 21, 26, 27, 28 y 29 de junio de 2015 no cumplió con el horario autorizado.

ii) El operador presentó la siguiente documentación de descargo: **a)** Respecto a la Nota N° UTT N° 2065/98 de 14 de julio de 1998, que autorizaría la ruta Cochabamba-Iquique y viceversa, de lunes a domingo, en los horarios de 08:00 y 19:00; tuvo vigencia hasta el 14 de julio de 2003; **b)** Sobre la Nota UTT N° 2272/02 de 28 de mayo de 2002, que autorizaría la salida en la ruta Cochabamba-Iquique, de lunes a domingo en los horarios, 08:30 y 23:00; estuvo vigente hasta el 28 de mayo de 2007; sin embargo, el 7 de junio de 2002 se emitió el Documento de Idoneidad N° 0046/2002, prueba citada en el inciso c), otorgando autorización para operar en las rutas: La



Paz-Arica vía Tambo Quemado con 4 frecuencias semanales; Cochabamba-Iquique vía Cerrito Prieto con 12 frecuencias semanales, con vigencia hasta el 07 de junio de 2007; c) El Documento de Idoneidad N° 0053/2007 de 17 de mayo de 2007, otorgó al operador la autorización para operar en las siguientes rutas: La Paz-Arica-Iquique vía Tambo Quemado con 6 frecuencias semanales; Cochabamba- Iquique vía Cerrito Prieto con 6 frecuencias semanales, tenía vigencia hasta el 17 de mayo de 2012; d) La nota MOPSV/VMT/DGTTFL/USO N° 02283/2012 de 15 de mayo de 2012, que otorgó al operador la prórroga al Documento de Idoneidad N° 0053/2007 hasta el 17 de mayo de 2017, autorizando las rutas: La Paz-Arica-Iquique vía Tambo Quemado y viceversa con 6 frecuencias semanales a las 13:00 y la ruta Cochabamba- Iquique vía Cerrito Prieto y viceversa con 6 frecuencias semanales a las 13:00; e) El Documento de Idoneidad N° 0061/2015 de 30 de abril de 2015 autoriza las rutas: Cochabamba-Antofagasta y viceversa; es decir, no tiene relación con la ruta Cochabamba-Iquique objeto del proceso; f) La prórroga al Documento de Idoneidad N° 0053/2007 es la última autorización emitida por la Autoridad Competente vigente a la fecha, mediante la cual se otorga la autorización al operador para realizar la prestación de servicio en la ruta Cochabamba-Iquique vía Cerrito Prieto y viceversa con 6 frecuencias semanales (Lunes a Sábado) en el horario de 13:00 pm, sin embargo al realizar salidas los días 23 de febrero, 21, 26, 27, 28 y 29 de junio de 2015 en horarios distintos al aprobado, el operador incurrió en incumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada; y g) La copia de un contrato de servicio privado suscrito con la Iglesia Evangélica Pentecostal, para realizar un viaje en la ruta Cochabamba-Iquique-Cochabamba el 21 de junio de 2015, desvirtuaría la presunta infracción por prestar el servicio sin estar autorizado el día domingo 21 de junio de 2015. El operador no remitió prueba sobre la salida del domingo 28 de junio de 2015.

iii) El operador no desvirtuó el cargo de incurrir en la infracción prevista en el numeral 5, inciso a), artículo 3 del ATIT, al operar en la ruta Cochabamba-Iquique el domingo 28 de junio de 2015 sin contar con autorización para realizar salidas en ese día correspondiendo una sanción de multa de \$us2.000.- de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 del ATIT.

iv) El operador no desvirtuó el cargo de incurrir en la infracción prevista en el numeral 3, inciso a), artículo 4 del ATIT; se constató que los días 23 de febrero, 21, 26, 27, 28 y 29 de junio de 2015 realizó salidas en horarios distintos a los aprobados en la Prórroga de Documento de Idoneidad N° 0053/2007, a horas 13:00, de Cochabamba a Iquique; correspondiendo una sanción de multa de \$us1.000.- de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 del ATIT.

5. Mediante memorial presentado el 26 de abril de 2017, Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L. interpuso recurso de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 argumentando lo siguiente (fojas 187 a 189):

i) TRANS SALVADOR S.R.L. cuenta con autorizaciones emitidas desde el año 1998, lo que demuestra el documento con cite UTT N° 2065/98, en el que además se evidencia que desde la fundación ha contado con autorización de operaciones en la ruta Cochabamba-Iquique, de lunes a domingo.

ii) El Documento de Idoneidad N° 0053/2007, emitido por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda ha ratificado la ruta Cochabamba- Iquique, pero el documento físico que se presentó como prueba establece que la ruta debe ser vía Cerrito Prieto, otorgando 6 frecuencias semanales, sin disponer precisamente los días a los que refieren las frecuencias.

iii) Existe incongruencia, toda vez que en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 257/2015 de 26 de junio de 2015, la ATT asegura que conforme revisión realizada en el Sistema de Información de Operadores (SIONET), las frecuencias no coinciden con lo establecido en el Documento de Idoneidad. Por esta razón, se solicitó al MOPSV que se pronuncie, emitiéndose la Certificación MOPSV/VMT/DGTTFL/NEXT 632/2017 en la que se aclaró que el Documento de Idoneidad N° 053/2007 no mencionó a detalle los días específicos a operar por TRANS SALVADOR S.R.L. Lo que desvirtúa lo aseverado en los Informes Técnicos emitidos por la ATT.

iv) Por un error involuntario del abogado que lo patrocinaba en aquel tiempo, no se presentó el Contrato Privado de Servicios del viaje que habría realizado el 28 de junio de 2015 a favor de la Iglesia Evangélica Pentecostal, por lo que adjunta a su memorial la lista de pasajeros de esa salida; sin embargo, recuerda que presentó oportunamente el contrato del 21 de junio de 2015, ya que las mismas personas contrataron en ese tiempo los servicios de TRANS SALVADOR





S.R.L. para dos retiros espirituales, como expresa el contrato firmado por el Pastor Gabriel Moya Mamani, con Cédula de Identidad 3087871 expedida en Oruro, el cual podría testificar.

v) Al amparo del artículo 14 de la Constitución Política del Estado y del artículo 2 de la Ley N° 045 Contra el Racismo y toda forma de Discriminación, todas las personas naturales y jurídicas deben ser tratadas y sancionadas por igual; de la revisión de las Resoluciones publicadas en el SIRAI, se verifica que el resto de los operadores del Transporte Terrestre Internacional han sido sancionados de acuerdo al Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros, aprobado mediante Resolución Administrativa Regulatoria 303/2011 de 28 de septiembre de 2011.

vi) La imposición de la sanción establecida afectaría considerablemente al operador, causando un fuerte daño económico a la empresa, que debe cumplir con compromisos previamente adquiridos, como el pago de salarios, alquileres y créditos financieros.

6. El 24 de julio de 2017, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes dictó la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 que rechazó el recurso de revocatoria interpuesto en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017, expresando los siguientes fundamentos (fojas 202 a 207)

i) Con relación a que TRANS SALVADOR S R L. contaba con la autorización de operación en la ruta Cochabamba-Iquique con frecuencias de lunes a domingo desde el año 1998, como lo demuestra el documento UTT N° 2065/98; cabe aclarar que las autorizaciones con vigencia anterior al de la fiscalización objeto del proceso, no tienen relevancia jurídica, por su naturaleza temporal y su vigencia definida, sólo son pertinentes al caso las autorizaciones vigentes al momento de cometerse la infracción atribuida, es decir, en junio de 2015.

ii) Respecto a la falta de precisión en las frecuencias autorizadas por el Documento de Idoneidad N° 0053/2007, cabe mencionar que por más que el citado documento no especifique los días de las frecuencias autorizadas, el SIONET, sistema dependiente del Viceministerio de Transportes (VMT), señala los días autorizados para realizar sus salidas, conforme al número de frecuencias otorgadas en ese documento. En tal sentido, la misma autoridad que autorizó las operaciones mediante Documento de Idoneidad N° 053/2007 y su prórroga emitida el 15 de mayo de 2012, complementó la base de datos del SIONET con los días autorizados de lunes a sábado a Hrs. 13:00. Al momento de realizar las salidas objeto del proceso, existía en el SIONET especificación sobre los días y horas autorizadas, lo contrario implicaría que el operador habría operado durante mucho tiempo realizando salidas en cualquier día de la semana sin contar con autorización.

iii) En cuanto a la Certificación del Documento de Idoneidad N° 53/2007 MOPSV/VMT/DGTTFL/NEXT 632/2017 emitida por el Viceministerio de Transportes; Documento por el que habría corregido las frecuencias y el horario autorizado inicialmente, es pertinente señalar que en el Documento de Idoneidad N° 53/2007 se otorgó al operador seis frecuencias, sin especificar los días; sin embargo, en el SIONET se registró que los días autorizados eran de lunes a sábado a Hrs. 13:00. La Certificación emitida por el VMT el 19 de abril de 2017 no aclara los días autorizados, sino que modifica totalmente la autorización, incrementando las frecuencias a siete semanales, de lunes a domingo en el horario de Hrs. 20:00; a tal Certificación no se adjuntó el instrumento legal que autorice la modificación válida y efectiva al Documento de Idoneidad N° 53/2007 y, considerando que las interrogantes planteadas por la ATT en el Auto de apertura de término de prueba no fueron respondidas por el VMT, quedó en duda el momento a partir del cual adquiere validez la modificación realizada.

iv) El documento emitido por la Subsecretaría de Transportes de Chile de 18 de mayo de 2017 ante la solicitud de modificación realizada por el VMT, validó la ampliación de frecuencias, por lo que a la fecha el operador contaría con permiso de operaciones para siete días semanales en la ruta Cochabamba-Iquique y viceversa hasta el 17 de mayo de 2022; sin embargo, ese documento, como cualquier otro, tiene vigencia a partir de su emisión. La salida realizada el domingo 28 de junio de 2015, que constituyó la infracción de "realizar un servicio distinto al autorizado", no puede ser exonerada con base en un documento emitido dos años más tarde; menos pretender que la sanción impuesta por la infracción "no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada" sea dejada sin efecto cuando el horario





autorizado estaba expresamente señalado en el Documento de Idoneidad N° 53/2007 a Hrs. 13:00. En consecuencia, los documentos calificados como de reciente obtención por el operador, por un criterio de temporalidad, no son pertinentes al caso.

v) El Contrato Privado de Servicios de 28 de junio de 2015 estaba en posesión del operador desde entonces y no fue presentado oportunamente en el procedimiento sancionatorio de instancia, más allá que la causa de esa omisión sea involuntaria, la prueba no es admisible en esta etapa de impugnación y no desvirtúa lo afirmado por la "RS 11/2017".

vi) La inadmisibilidad de las pruebas que pudieron ser presentadas en primera instancia, radica sobre un criterio de oportunidad y preclusión, ya que la ATT otorgó durante la tramitación del proceso sancionatorio la oportunidad procesal que dispone la norma a favor del administrado de presentar todos los elementos que considere útiles para desvirtuar los cargos formulados en su contra. Inclusive el operador tuvo la posibilidad de solicitar apertura de término probatorio, sin embargo, al no haber accionado ese derecho oportunamente, el mismo ha precluido, por lo que tampoco se considera pertinente solicitar ningún tipo de declaración al suscriptor del citado Contrato Privado de Servicios.

vii) Sobre la supuesta aplicación del Reglamento aprobado por la "RAR 303/2011" a los demás operadores de Transporte Terrestre Internacional, lo que habría significado un trato desigual y discriminatorio al aplicarse el ATIT; ello es errado, considerando que el Reglamento reclamado, se aplica a las infracciones ocurridas en una ruta interdepartamental, y corresponde a un operador de Transporte Terrestre Internacional o Interdepartamental, es decir que la aplicación de la norma está determinada por la ruta en la que se cometió la vulneración y no por el tipo de operador. En ese entendido, a las rutas internacionales se aplica el ATIT, no evidenciándose discriminación o trato diferenciado al operador.

viii) La multa impuesta responde a lo legalmente establecido por la normativa, debiendo considerarse que la naturaleza de una sanción es adecuar a derecho la conducta del administrado, imponiendo al infractor una medida que muestre las consecuencias de vulnerar el ordenamiento jurídico regulatorio.

7. El 18 de agosto de 2017, Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L., interpuso recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017, reiterando sus argumentos expuestos en el recurso de revocatoria interpuesto contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 y mediante memorial presentado el 13 de septiembre de 2017; añadió lo siguiente (fojas 209 a 214 y 224 a 233):

i) Las pruebas presentadas demuestran las siete frecuencias semanales de ida y vuelta autorizadas y el Documento de Idoneidad N° 0053/2007 que habría otorgado autorización para seis frecuencias semanales para la ruta Cochabamba-Iquique vía Cerrito Prieto sin especificar los días de tales frecuencias.

ii) No es razonable que la ATT sostenga que no contó con la respuesta del Viceministerio de Transportes a su consulta sobre el Documento de Idoneidad N° 0053/2007, ello vulneró el derecho a la igualdad y equidad.

iii) Se está atentando contra la "seguridad jurídica y el Estado de Derecho" de todo el sector de transporte internacional, por cuanto el Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT no ha sido internalizado en Bolivia, a diferencia de Brasil, Uruguay, Chile y Perú; vulnerando los principios de legalidad, tipicidad y taxatividad, vulnerándose la jurisprudencia constitucional existente al respecto.

iv) El debido proceso fue vulnerado al no contar con un pronunciamiento fundamentado, motivado, congruente y razonable; ya que la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 en su Considerando 3 señala que el numeral 1 del artículo 4 del Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT establece como ámbito de aplicación a todas las empresas que efectúen transporte internacional, ello no es correcto ya que el citado artículo 4 establece las Infracciones Medias para transporte de pasajeros y carga. Por otro lado, el Considerando 4 de la mencionada Resolución cita como base de la Autorización UTT N° 2272/02 los artículos 56 y 81 de la Decisión 398 de la Comunidad Andina.





v) La Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 señala "erróneamente" que el hecho sancionado ocurrió el 28 de junio de 2015 cuando en realidad ocurrió el año 2016; por otra parte, expresa que la infracción es la prevista en el numeral 5 del artículo 3 del ATIT cuando el artículo 3 de ese Acuerdo dispone sobre jurisdicción.

8. A través de Auto RJ/AR-067/2017 de 25 de agosto de 2017, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda admitió el recurso jerárquico interpuesto por Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 de 24 de julio de 2017 (fojas 218).

CONSIDERANDO: Que a través de Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 1147/2017 de 18 de diciembre de 2017, la Dirección General de Asuntos Jurídicos de este Ministerio, producto del análisis del recurso jerárquico que ahora se examina, recomendó la emisión de Resolución Ministerial por medio de la cual se rechace el recurso jerárquico interpuesto por Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 de 24 de julio de 2017 y, en consecuencia, se la confirme totalmente.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes, del recurso jerárquico motivo de autos y de acuerdo a lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 1147/2017, se tienen las siguientes conclusiones:

1. El parágrafo II del artículo 115 de la Constitución Política del Estado establece que el Estado garantiza el derecho al debido proceso y a la defensa.
2. Los incisos c) y d) del artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo establecen entre los principios generales de la actividad administrativa el de verdad material, que dispone que la Administración Pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil; y el de sometimiento pleno a la ley, que señala que la Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la ley, asegurando a los administrados el debido proceso.
3. El parágrafo I del artículo 40 de la citada Ley dispone que los procedimientos se iniciarán de oficio cuando así lo decida el órgano competente. Esta decisión podrá adoptarse por propia iniciativa del órgano, como consecuencia de una orden superior, a petición razonada de otros órganos o motivada por denuncia de terceros.
4. El artículo 76 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE aprobado mediante el Decreto Supremo N° 27172, señala que el Superintendente podrá iniciar de oficio una investigación cuando considere que pueda existir infracción a las normas legales, reglamentarias o contractuales vigentes en los sectores regulados por el Sistema de Regulación Sectorial – SIRESE.
5. El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) suscrito el 1 de enero de 1990 ratificado por Bolivia mediante Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990.
6. El numeral 5 del inciso a) del artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre establece que el prestar un servicio distinto al autorizado es una infracción grave. A su vez, el numeral 3 del inciso a) del artículo 4 del Protocolo citado dispone que no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada es una infracción media y el artículo 6 del referido Protocolo que establece la clasificación de las sanciones y el monto de las multas aplicables.
7. El artículo 10 de la Ley N° 401 de Celebración de Tratados establece que aquellos tratados que versan sobre las competencias exclusivas del Órgano Ejecutivo y que por su materia no requieran su ratificación por el Órgano Legislativo, cobran vigor a su sola firma.

8. Los incisos d) y e) del artículo 3 del Decreto Supremo N° 2476, de 20 de junio de 2012, Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados definen que un Acuerdo Interinstitucional Internacional es un Tratado Abreviado que según su naturaleza y materia,





previa autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores, se suscribe en el ámbito de las competencias o atribuciones de la entidad pública que lo promueva; de éste pueden derivar, instrumentos específicos, operativos o que lo implementen que a los efectos legales tendrán la misma naturaleza y un Acuerdo de Integración Derivado es un Tratado Abreviado suscrito en el marco de procesos de integración; Asimismo, el artículo 6 del referido Reglamento dispone que constituyen Tratados Abreviados, aquellos que se suscriban en el marco de las competencias del Órgano Ejecutivo, y que por su materia no requieren ratificación por el Órgano Legislativo; por su naturaleza se suscriben por la Presidenta o Presidente del Estado Plurinacional y/o por la Ministra o Ministro de Relaciones Exteriores, pudiendo delegar esta atribución, previa emisión de Plenos Poderes y que constituyen también Tratados Abreviados, los Acuerdos Interinstitucionales Internacionales y los Acuerdos de Integración Derivados

9. Una vez expuestos los antecedentes y el marco normativo aplicable al caso, corresponde señalar que en relación al argumento del operador de que *contaría con autorizaciones emitidas desde el año 1998, lo que evidenciaría el documento con cite UTT N° 2065/98, en el que además se demostraría que desde su fundación ha contado con autorización de operaciones en la ruta Cochabamba-Iquique, de lunes a domingo*, cabe reiterar el análisis efectuado por el ente regulador en sentido que las autorizaciones con vigencia anterior al de la fiscalización objeto del proceso, no tienen relevancia jurídica por su naturaleza temporal y su vigencia definida, sólo son pertinentes al caso las autorizaciones vigentes al momento de cometerse la infracción atribuida, es decir, en junio de 2015, por lo que no amerita consideración adicional el documento UTT N° 2065/98.

10. Con referencia a que *el Documento de Idoneidad N° 0053/2007, emitido por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda ratificó la ruta Cochabamba-Iquique, pero el documento físico que se presentó como prueba establece que la ruta debe ser vía Cerrito Prieto, otorgando 6 frecuencias semanales, sin disponer precisamente los días a los que refieren las frecuencias; corresponde señalar que evidentemente el Documento de Idoneidad vigente al momento de producirse la infracción únicamente establece que el operador se encontraba autorizado para operar seis frecuencias semanales en la mencionada ruta; sin embargo, cursa en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 257/2015 de 26 de junio de 2015, en la formulación de cargos efectuada por Auto ATT-DJ-A TR LP 67/2017, en la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 y en la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017, el Registro BOTIC-41 en el SIONET, sistema dependiente del Viceministerio de Transportes (VMT), correspondiente a TRANS SALVADOR S.R.L. el cual señala los días autorizados para realizar sus salidas, conforme al número de frecuencias otorgadas en ese documento. En tal sentido, la misma autoridad que autorizó las operaciones mediante Documento de Idoneidad N° 053/2007 y su prórroga emitida el 15 de mayo de 2012, complementó la base de datos del SIONET con los días autorizados de lunes a sábado a Hrs. 13:00. Al momento de realizar las salidas objeto del proceso, en el año 2015, existía en el SIONET especificación sobre los días y horas autorizadas.*

Es necesario destacar que se ha constatado que el operador reconoció la validez del Registro BOTIC-41 en el SIONET, al presentar el Contrato Privado de Servicios suscrito con la Iglesia Evangélica Pentecostal, para demostrar que no efectuó una operación regular al operar en la ruta Cochabamba-Iquique el día domingo 21 de junio de 2015 a horas 20:00; resulta contradictorio y sin fundamento lógico el que se intente demostrar que se operó con base en un Contrato Privado, si es que estuviera autorizado a operar los días domingos.

Adicionalmente, cabe citar que tal Registro es el que establece los días y horas para los cuales está autorizado a operar el recurrente, no habiendo sido presentada prueba alguna que permita evidenciar que TRANS SALVADOR S.R.L. hubiera cuestionado el contenido de ese Registro durante la vigencia del mismo o cuando se produjeron las infracciones objeto del proceso sancionador llevado a cabo.

11. En cuanto a que *existiría incongruencia, toda vez que en el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 257/2015 de 26 de junio de 2015, la ATT asegura que conforme revisión realizada en el Sistema de Información de Operadores (SIONET), las frecuencias no coinciden con lo establecido en el Documento de Idoneidad. Por esta razón, se solicitó al MOPSV que se pronuncie, emitiéndose la "Certificación" MOPSV/VMT/DGTTFL/NEXT 632/2017 en la que se aclaró que el Documento de Idoneidad N° 053/2007 no mencionó a detalle los días específicos a operar por TRANS SALVADOR S.R.L. lo que desvirtúa lo aseverado en los Informes Técnicos emitidos por la ATT; cabe señalar que en el Documento de Idoneidad N° 53/2007 se otorgó al*



operador seis frecuencias, sin especificar los días; sin embargo, en el SIONET se registró que los días autorizados eran de lunes a sábado a Hrs. 13:00.

La Nota MOPSV/VMT/DGTTFL/NEXT 632/2017 emitida por el Viceministerio de Transportes el 19 de abril de 2017 corresponde a una solicitud de modificación del Documento de Idoneidad N° 0053/2007, tal Nota establece claramente, en la parte pertinente al caso, que: "Donde Dice: Ruta Cochabamba (Bolivia)-Iquique (Chile); Frecuencias Seis (6) Frecuencias Semanales en el horario de 13:00 PM", "Debe Decir: Ruta Cochabamba (Bolivia)-Iquique (Chile); Frecuencias Siete (7) Frecuencias Semanales en el horario de 20:00 PM". En tal sentido, es incorrecta la interpretación efectuada por el ente regulador respecto a que tal Certificación no adjuntó el instrumento legal que autorice la modificación válida y efectiva al Documento de Idoneidad N° 0053/2007 y, considerando que las interrogantes planteadas por la ATT en el Auto de apertura de término de prueba no fueron respondidas por el VMT, quedó en duda el momento a partir del cual adquiere validez la modificación realizada; ya que tal Nota, instrumento suficiente, adquirió validez legal desde su notificación al operador. Evidenciando plenamente que al momento de producirse las conductas infractorias el Documento de Idoneidad N° 0053/2007 únicamente autorizaba seis frecuencias semanales al operador, sin especificar los días, aspecto que se estableció en el Registro BOTIC-41 en el SIONET y nunca fue cuestionado por el operador.

12. En relación al argumento expresado por el operador en sentido de que *al amparo del artículo 14 de la Constitución Política del Estado y del artículo 2 de la Ley N° 045 Contra el Racismo y toda forma de Discriminación, todas las personas naturales y jurídicas deben ser tratadas y sancionadas por igual; de la revisión de las Resoluciones publicadas en el SIRAI, se verifica que el resto de los operadores del Transporte Terrestre Internacional han sido sancionados de acuerdo al Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros aprobado mediante Resolución Administrativa Regulatoria 303/2011 de 28 de septiembre de 2011; cabe señalar en primer término que tal argumento al no establecer con precisión cuales serían las resoluciones publicadas en el SIRAI que habrían inducido al operador a tal conclusión no amerita pronunciamiento alguno ya que resulta una apreciación subjetiva del recurrente. En cualquier caso, cabe reiterar lo señalado por el ente regulador respecto a que el Reglamento de Infracciones y Sanciones para el Servicio de Transporte Automotor Público Interdepartamental de Pasajeros aprobado por la Resolución Administrativa Regulatoria ATT-DJ-RA-TR 303/2011 de 28 de septiembre de 2011, como su nombre lo indica se aplica a las infracciones ocurridas en una ruta interdepartamental y corresponde a un operador de Transporte Terrestre Internacional o Interdepartamental, es decir que la aplicación de la norma está determinada por la ruta en la que se cometió la vulneración y no por el tipo de operador. En ese entendido, a las rutas internacionales, como Cochabamba-Iquique objeto del proceso ahora analizado, se aplica el ATIT; no evidenciándose discriminación o trato diferenciado al operador.*

13. En cuanto a que *las pruebas presentadas demuestran las siete frecuencias semanales de ida y vuelta autorizadas y el Documento de Idoneidad N° 0053/2007 que habría otorgado autorización para seis frecuencias semanales para la ruta Cochabamba-Iquique vía Cerrito Prieto sin especificar los días de tales frecuencias; corresponde reiterar lo señalado por el ente regulador que manifestó que el documento emitido por la Subsecretaría de Transportes de Chile de 18 de mayo de 2017 ante la solicitud de modificación realizada por el VMT, validó la ampliación de frecuencias, por lo que a la fecha el operador contaría con permiso de operaciones para siete días semanales en la ruta Cochabamba-Iquique y viceversa hasta el 17 de mayo de 2022; debiendo tenerse en cuenta que ese documento tiene vigencia a partir de su emisión. La salida realizada el domingo 28 de junio de 2015, que constituyó la infracción de "realizar un servicio distinto al autorizado", no puede ser exonerada con base en un documento emitido dos años más tarde; menos pretender que la sanción impuesta por la infracción "no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada" sea dejada sin efecto cuando el horario autorizado estaba expresamente señalado en el SIONET con base en el Documento de Idoneidad N° 0053/2007 a Hrs. 13:00.*

Como se citó en el inciso iii) del numeral 4 del primer Considerando de esta Resolución la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes en la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 de 5 de abril de 2017, estableció detalladamente la temporalidad y vigencia de cada una de las pruebas de descargo presentadas por el operador, evidenciándose que al momento de cometerse las infracciones por las que fue sancionado el





operador únicamente contaba con autorización para seis frecuencias semanales en la ruta Cochabamba-Iquique, sin especificar los días autorizados, aspecto que sí fue establecido en el Registro BOTIC-41 del SIONET y que, como se encuentra determinado, no fue cuestionado por el operador que presentó como descargo la Nota MOPSV/VMT/DGTTFL/USO N° 02283/2012, cursante a fojas 123, dirigida al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, sobre la prórroga del Documento de Idoneidad N° 0053/2007, en la que se establecen las seis frecuencias semanales en el horario de 13:00, evidenciando que tal aspecto era de pleno conocimiento del operador.

14. Acerca de que *no sería razonable que la ATT sostenga que no contó con la respuesta del Viceministerio de Transportes a su consulta sobre el Documento de Idoneidad N° 0053/2007 y que ello habría vulnerado el derecho a la igualdad y equidad*; corresponde señalar que evidentemente tal argumento no resulta razonable; sin embargo, toda vez que el recurrente no explica en qué forma, tal argumento irracional, vulneraría el derecho a la igualdad y equidad, no es posible emitir criterio alguno al respecto.

15. En cuanto a que *se estaría atentando contra la "seguridad jurídica y el Estado de Derecho" de todo el sector de transporte-internacional, por cuanto el Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT no ha sido internalizado en Bolivia, a diferencia de Brasil, Uruguay, Chile y Perú, vulnerando los principios de legalidad, tipicidad y taxatividad, vulnerándose la jurisprudencia constitucional existente al respecto*; corresponde señalar que el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) fue suscrito el 1 de enero de 1990 en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y fue ratificado por Bolivia mediante Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990. Respecto al Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT fue suscrito el 16 de febrero de 2005 entrando en vigor a partir de esa fecha. Es necesario dejar establecido que en mérito a lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley N° 401 de Celebración de Tratados de 18 de septiembre de 2003, Tratados Abreviados son aquellos que versan sobre competencias exclusivas del Órgano Ejecutivo y que por su materia no requieren ratificación por el Órgano Legislativo y que cobran vigor a su sola firma. A su vez los incisos d) y e) del artículo 3 del Decreto Supremo N°-2476, de 20 de junio de 2012, Reglamento a la Ley N° 401 de Celebración de Tratados definen que un Acuerdo Interinstitucional Internacional es un Tratado Abreviado que según su naturaleza y materia, previa autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores, se suscribe en el ámbito de las competencias o atribuciones de la entidad pública que lo promueva; de este pueden derivar, instrumentos específicos, operativos o que lo implementen que a los efectos legales tendrán la misma naturaleza y un Acuerdo de Integración Derivado es un Tratado Abreviado suscrito en el marco de procesos de integración. Asimismo, el artículo 6 del referido Reglamento dispone que constituyen Tratados Abreviados, aquellos que se suscriban en el marco de las competencias del Órgano Ejecutivo, y que por su materia no requieren ratificación por el Órgano Legislativo; por su naturaleza se suscriben por la Presidenta o Presidente del Estado Plurinacional y/o por la Ministra o Ministro de Relaciones Exteriores, pudiendo delegar esta atribución, previa emisión de Plenos Poderes y que constituyen también Tratados Abreviados, los Acuerdos Interinstitucionales Internacionales y los Acuerdos de Integración Derivados.

En mérito a las mencionadas disposiciones normativas resulta evidente que estando ratificado el ATIT por la Ley N° 1158, los sucesivos protocolos adicionales que sean suscritos no requieren ratificación alguna para su internalización en la normativa boliviana, siendo suficiente su firma para que entren en vigor; es decir que el Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT suscrito el 16 de febrero de 2005 se encuentra en plena vigencia en el ordenamiento jurídico nacional desde esa fecha; por lo que no existe fundamentación suficiente en relación al argumento de que se habría vulnerado la seguridad jurídica.

Habiéndose establecido la vigencia del Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT se constata que la aplicación de la tipificación y sanción aplicables efectuadas por el ente regulador ha cumplido los principios de legalidad, tipicidad y taxatividad, desvirtuándose cualquier vulneración a la jurisprudencia constitucional invocada por el recurrente.

16. Respecto al argumento del recurrente referido a que *el debido proceso habría sido vulnerado al no contar con un pronunciamiento fundamentado, motivado, congruente y razonable; ya que la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 en su Considerando 3 señala que el*





numeral 1 del artículo 4 del Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT establece como ámbito de aplicación a todas las empresas que efectúen transporte internacional, ello no sería correcto ya que el citado artículo 4 establece las Infracciones Medias para transporte de pasajeros y carga. Por otro lado el Considerando 4 de la mencionada Resolución cita como base de la Autorización UTT N° 2272/02 los artículos 56 y 81 de la Decisión 398 de la Comunidad Andina; es necesario efectuar las siguientes precisiones: con relación a la mención efectuada al Considerando 3 de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017, evidentemente existe un error material al citar que el numeral 1 del artículo 4 del Segundo Protocolo Adicional de Infracciones y Sanciones del ATIT establece como ámbito de aplicación a todas las empresas que efectúen transporte internacional, cuando en realidad se refiere al ATIT; sin embargo, no existe referencia alguna que tal error material hubiese podido afectar la fundamentación, motivación, congruencia y razonabilidad de los pronunciamientos emitidos o, menos aún, que hubiese lesionado el derecho a la defensa del recurrente o la garantía del debido proceso.

En cuanto a la mención a los artículos 56 y 81 de la Decisión 398 de la Comunidad Andina, tal cita es pertinente y debe leerse en el contexto de los dos párrafos anteriores al citado por el recurrente. La lectura integral permite establecer que la Unidad de Servicios a Operadores del Viceministerio de Transportes del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda basa su determinación de otorgar los Documentos de Idoneidad por un periodo de 5 años en los citados artículos de la Decisión 398, toda vez que el artículo 25 del ATIT no establece ningún periodo temporal; siendo incorrecta la afirmación del recurrente en sentido de que existiría un desconocimiento de la norma aplicable. Se evidencia que el ente regulador basó todo el proceso en la aplicación del ATIT y su Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones, citando la Decisión 398 para que sea de conocimiento del operador la base normativa aplicable a la duración de los Documentos de Idoneidad.

17. Respecto a que la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 señala "erróneamente" que el hecho sancionado ocurrió el 28 de junio de 2015 cuando en realidad ocurrió el año 2016; por otra parte, expresa que la infracción es la prevista en el numeral 5 del artículo 3 del ATIT cuando el artículo 3 de ese Acuerdo dispone sobre jurisdicción; corresponde señalar que verificada la documentación del caso no existe el error argumentado por el operador en su recurso jerárquico ya que las conductas por las cuales fue sancionado sucedieron en el año 2015; aspecto reconocido por el recurrente durante todo el proceso y que, contradictoria y erróneamente, se invoca sin la fundamentación suficiente en el memorial de 11 de septiembre de 2017.

En cuanto a la mención efectuada en la mencionada Resolución sobre que la infracción es la prevista en el numeral 5 del artículo 3 del ATIT cuando el artículo 3 de ese Acuerdo dispone sobre jurisdicción; corresponde manifestar que evidentemente existe tal error material; sin embargo, se puede establecer que esa referencia es al numeral 5 del artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del ATIT.

Es pertinente dejar establecido que la formulación de cargos efectuada mediante el Auto ATT-DJ-A TR LP 67/2017, que originó el proceso sancionador, establece en su Considerando 3 el marco normativo aplicable al caso, por otro lado, los puntos dispositivos Primero y Segundo determinan la presunta conducta por la cual se formulan los cargos y el tipo infractorio correspondiente. Posteriormente tanto la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 como la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 evidentemente incurrieron en error al citar indistintamente ATIT y/o Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones; sin embargo, corresponde señalar que TRANS SALVADOR S.R.L. al responder la formulación de cargos el 9 de marzo de 2017, al interponer recurso de revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 11/2017 y al plantear recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 individualizó perfectamente las infracciones por las que fue procesado y sancionado; no expresando duda alguna respecto a las citas erróneas consignadas por el ente regulador; por lo que resulta extemporáneo el intento de desvirtuar el fondo de los pronunciamientos emitidos invocando errores materiales que, como se evidenció, no le generaron ninguna duda, menos aún, afectaron su derecho a la defensa, el cual fue plenamente ejercido haciendo uso de todos los medios normativamente previstos, no existiendo fundamentación suficiente que respalde la supuesta vulneración al debido proceso, en su vertiente de motivación, congruencia y derecho a una resolución razonada, extemporánea





e infundadamente reclamada por el recurrente.

18. En consideración a lo expuesto, en el marco del inciso b) del artículo 16 del Decreto Supremo N° 0071 y del inciso c) del párrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 corresponde rechazar el recurso jerárquico planteado por Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 de 24 de julio de 2017, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia, confirmarla totalmente.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el recurso jerárquico planteado por Sergio Mollo Herrera, en representación de TRANS SALVADOR S.R.L., en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 81/2017 de 24 de julio de 2017, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes y, en consecuencia, confirmarla totalmente.

Comuníquese, regístrese y archívese.


Milton Carlos Hinojosa
MINISTRO
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

