

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° **163**

La Paz, **17 JUL 2025**

VISTOS: El Recurso Jerárquico interpuesto por Sergio Mollo Herrera en representación de TRANS SALVADOR S.R.L. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 de 14 de febrero de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT.

CONSIDERANDO: Que el Recurso Jerárquico de referencia tuvo origen en los siguientes antecedentes:

1. A través del Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 520/2024 de 07 de marzo de 2024, la Dirección Técnica Sectorial de Transportes, establece:

"(...) II. DESARROLLO 3.1. En el Operativo realizado en la tranca oval de Suticollo – Sipe Sipe de fecha 24 de agosto de 2023, se habría evidenciado que el Operador TRANS SALVADOR S.R.L. con BOTIC – 41, presumiblemente habría contravenido la normativa regulatoria del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, conforme a la relación de hechos que se detallan en el presente informe. A tal efecto, se adjunta en calidad de prueba el Acta de Inspección N° 4483 que se levantó en la Terminal de Buses Cochabamba S.A., en boletería del operador en el lugar, los cuales se detallan a continuación:

- **Del Acta de Inspección N° 4483:** De acuerdo a la información registrada en el acta correspondiente y obtenida del encargado, se tiene que el 24 de agosto de 2023, la unidad vehicular con placa de control 4688 AXN perteneciente al operador TRANS SALVADOR S.R.L. con BOTIC – 41, habría realizado el servicio de transporte terrestre de pasajeros internacional en ruta Cochabamba – Bolivia con destino Calama – Chile en horas 20:30, en la fiscalización se evidenció que el operador realizó la venta de pasajes a la ciudad de Iquique – Chile en horario 20:30 sin considerar, que su autorización tiene como origen y destino Cochabamba – Calama para horas 20:30 y no así Cochabamba – Iquique para horas 20:30, conforme se demuestra en la siguiente captura: (...). Los aspectos antes mencionados se han corroborado con la notificación del Acta de Inspección, firmada por Pamela Jhelen Cosme.
- **Lista de pasajeros adjunta:** La lista de pasajeros se encuentra legible, sellada por el Organismo Operativo de Transito, la misma consigna la siguiente información, fecha 24 de agosto de 2023, placa 4688 AXN, Ruta: Cochabamba – Calama, Hora: 20:30, asimismo se tiene el registro de los pasajeros Fabiola Coronado Mamani, María Fernanda Gutiérrez, María Jhoselin Yucra Zarate, Noel Martin Terán, entre otros pasajeros que realizaban el viaje con ruta Cochabamba – Iquique, demostrando que a unidad vehicular con placa de control 4688 AXN perteneciente al operador TRANS SALVADOR S.R.L. con BOTIC-41, se encontraba prestando servicio de transporte internacional en la ruta Cochabamba – Iquique para horas, asimismo, se aclara que la autorización por el Organismo Operativo de Transito es destino Calama, por lo que, a fin de burlar controles, el operador presentó un lista de pasajeros con destino Calama.
- **Del Video:** En el desarrollo del video se puede observar a usuarios que recibían el servicio de transporte terrestre de pasajeros internacional, en la unidad vehicular con plaza de control 4688 AXN perteneciente a la TRANS SALVADOR S.R.L. con BOTIC – 41, en ruta Cochabamba – Calama y Cochabamba – Iquique para horas 20:30.

Por lo expuesto precedentemente, ha quedado demostrado mediante el Acta de Inspección N° 4483 notificada, así como los respaldos fotográficos y el video que cursa en antecedentes, que la unidad vehicular con placa de control 4688 AXN perteneciente a TRANS SALVADOR S.R.L. con BOTIC-41 habría realizado el servicio de transporte de pasajeros internacional en ruta Cochabamba – Iquique para horas 20:30, sin contar con la autorización correspondiente, realizando un servicio distinto al autorizado infracción tipificada en el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, toda vez que el mencionado operador cuenta con ruta autorizada de origen y destino Cochabamba – Calama para horas 20:30. (...)"

2. Por Auto de Formulación de Cargos ATT-DJ-A TR LP 89/2024 de 31 de mayo de 2024, notificado el 05/06/2024 al operador, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, dispone: "(...) PRIMERO.- FORMULAR CARGOS en contra de TRANS SALVADOR S.R.L., por la presunta comisión de la infracción grave: "Realizar un servicio distinto al autorizado", tipificada en el inciso a) del numeral 5 del artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, al haberse identificado que en fecha 24 de agosto de 2023 realizó el servicio de transporte terrestre de pasajeros internacional en la ruta Cochabamba – Iquique, cuando únicamente tiene autorización como origen y destino la ruta Cochabamba - Calama. (...)".

3. Mediante Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 129/2024 de 25 de octubre de 2024, notificada al operador el 06/11/2024, la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes resuelve:



(...) PRIMERO.- DECLARAR PROBADOS los cargos formulados en contra de TRANS SALVADOR S.R.L. con registro BOTIC – 41, mediante Auto ATT-DJ-A TR LP 89/2024 de 31 de mayo de 2024 por la comisión de la infracción: “Realizar un servicio distinto al autorizado”, prevista por el numeral 5 del inciso a) del Artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre al haberse identificado que en fecha 24 de agosto de 2023 realizó el servicio de transporte terrestre de pasajeros internacional en la ruta Cochabamba – Iquique, cuando únicamente tiene autorización como origen y destino la ruta Cochabamba - Calama.

SEGUNDO.- Conforme a lo establecido en el punto resolutivo precedente SANCIONAR a TRANS SALVADOR S.R.L. con registro BOTIC-41, con una multa pecuniaria de \$us2.000,00 (Dos Mil 00/100 Dólares Americanos) importe que deberá ser depositado en moneda nacional al tipo de cambio correspondiente a la fecha de pago en la cuenta de la ATT- Multas 1-6866567 del Banco Unión S.A., o a través de la Plataforma Virtual de la ATT: www.att.gob.bo, en la cual deberá ingresar de manera directa a “Acceso General de Pago”, generar el Ticket de Pago (Código de Pago de Trámites) (...).”

4. El 20 de noviembre de 2024, el operador presenta Recurso de Revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 129/2024 de 25 de octubre de 2024, el mismo que fue complementado mediante memorial de enero de 2025, el cual fue resuelto por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, mediante Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 de 14 de febrero de 2025, la ATT dispone:

“ÚNICO. - RECHAZAR el Recurso de Revocatoria interpuesto el 20 de noviembre de 2023, por SERGIO MOLLO HERRERA, en representación legal de TRANS SALVADOR S.R.L. con registro BOTIC-41, en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 129/2024 de 25 de octubre de 2024, **CONFIRMANDO TOTALMENTE** el acto administrativo recurrido (...).”

5. Por memorial de marzo de 2025, TRANS SALVADOR S.R.L. interpone recurso jerárquico contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 de 14 de febrero de 2025 emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, bajo los siguientes fundamentos:

“(...) Al respecto de las conclusiones emitidas por su autoridad confirmando que la empresa habría realizado un servicio distinto al autorizado, es necesario reiterar que la empresa en ningún momento realizó un servicio distinto al autorizado, en el recurso de revocatoria presentado se fundamentó que se atribuyó a la empresa erróneamente la infracción por presuntamente realizar un servicio distinto al autorizado, en virtud a que no existe normativa específica y expresa que prohíba parar en las paradas intermedias debidamente autorizadas, caso contrario la infracción estaría tipificada como realizar servicio de transporte en rutas no autorizadas, sin embargo tal infracción no se encuentra tipificada en el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, por lo que la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT, pretende sancionar infracciones que no se encuentran debidamente expresadas dentro del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, encajando a la fuerza conductas que se autoridad considera contrarias a la normativa, dentro de la infracción de REALIZAR UN SERVICIO DISTINTO AL AUTORIZADO, usando la analogía e interpretación por demás amplia, cuando tal infracción es clara y concisa, el realizar un servicio distinto al autorizado significaría no prestar el servicio de transporte internacional de pasajeros. Se pretende interpretar ampliamente la normativa comunitaria, cuando una supuesta conducta no se encuentra enmarcada como infracción dentro del mencionado protocolo, tal el caso actual, la empresa TRANS SALVADOR S.R.L., que en ningún momento incumplió el servicio para el cual se encuentra debidamente autorizada.

La empresa TRANS SALVADOR S.R.L., se encuentra legal y debidamente autorizada para brindar el servicio de transporte nacional e internacional de pasajeros, a efectos de la correcta interpretación de lo vertido debemos partir de la definición de servicio, mismo que se define como “actividad que se realiza para satisfacer las necesidades de un cliente o de una entidad. Los servicios pueden ser prestados por personas, organizaciones o instituciones”, vale decir que el prestar un servicio en el contexto que nos compete es el de realizar el transporte de pasajeros en una ruta autorizada (en el presente caso Cochabamba – Calama), aspecto que no compete la supuesta infracción cometida que es el tema de las supuestas rutas no autorizadas, el cual es el aspecto de fondo por la cual se estuviera imponiendo una sanción a la empresa, por tanto, como se argumentó en el recurso de revocatoria, Trans Salvador S.R.L., no cometió infracción alguna, más aún cuando de acuerdo a los descargos oportunamente presentados, se puede verificar que mediante el Viceministerio de Transportes del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda fuimos debidamente autorizados para realizar paradas intermedias dentro del itinerario de viaje autorizado a la empresa, itinerario que comprende la localidad de Huara e Iquique, lugares que son de tránsito para arribar a destino Iquique, aspecto que se encuentra debidamente respaldado por el sistema SIONET, extremo que también puede ser verificado por su autoridad.

Asimismo, nuestro deber como empresa al servicio de un consumidor no puede ir en contra del mismo, obligándolo a cumplir una ruta, cuando esta persona tenga como destino a una parada intermedia, parada que se encuentra dentro del itinerario de viaje debidamente autorizado, es justamente en tal razón que se da un itinerario de viaje considerando los lugares por donde se tenga que pasar, a fin de llegar al punto de destino, caso contrario no existiría tal establecimiento de rutas. En el presente caso, la empresa se encontraba autorizada para realizar el siguiente recorrido: Cochabamba-Huara-Iquique-Calama. En cumplimiento de la ruta debidamente autorizada, la empresa cumplió con el servicio para el cual estaba autorizada, asimismo, en consecuencia dejó pasajeros que se encontraban con destino a Calama o bien a uno de los lugares que



comprenden el itinerario, caso contrario la empresa podría decir a conveniencia el tramo a recorrer, si lo único que fuera relevante fuera el origen y destino y no así las paradas intermedias no existiría razón para solicitar autorizaciones al Viceministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Asimismo, respecto a las pruebas que según su autoridad no pueden ser debidamente valoradas, tal el caso del Acta de la XI Reunión Bilateral de Organismo de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre Chile – Bolivia de 20 de diciembre de 2024, cabe recalcar que el presente problema respecto a las paradas intermedias no es únicamente uno con el que tropieza la empresa a la cual represento, es justamente varias que nos encontramos con el mismo problema, en razón de lo cual se llevó a cabo la reunión a la que se hace referencia, con la debida participación tanto del representante de Bolivia, como de Chile, justamente para poder tener una correcta interpretación de las paradas intermedias y el servicio que se ofrece a los usuarios que tienen como destino justamente para poder tener una correcta interpretación de las paradas intermedias y el servicio que se ofrece a los usuarios que tiene como destino justamente estas paradas intermedias y no así únicamente e lugar de origen de la ruta autorizada, es en tal razón que se adjuntó como prueba el acta mencionada. De igual manera respecto a la Resolución Administrativa N° 003 de 15 de abril de 2018, en la cual claramente señala la facultad que tenemos las empresas de transporte de pasajeros que tengan paradas dentro del itinerario autorizado entre el origen o destino.

La empresa siempre actúa bajo el principio de buena fe en cuanto al legal cumplimiento de nuestras funciones, es así que cumplimos con la obligación de obtener las respectivas autorizaciones con la finalidad de no tropezar con estos procesos que no hacen más que perjudicar el normal desempeño de una empresa que cumplió con todos los requisitos legales para su funcionamiento y que como consecuencia fue legal y debidamente autorizada para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros, en estricto apego tanto a la normativa comunitaria como a la normativa nacional.

Tal cual su autoridad puede observar, la supuesta infracción cometida por la empresa de ninguna manera puede ser la prestación de un servicio distinto al autorizado, ya que como bien se aclaró la empresa realiza el transporte terrestre de pasajeros y es el servicio que se cumplió, aspecto que también es reconocido por su autoridad en el contenido de la resolución ahora recurrida, que el problema radica no en la prestación del servicio, sino en el supuesto incumplimiento en brindar el servicio en una supuesta ruta no autorizada, extremo que no se encuentra debidamente tipificado en el protocolo por el cual nos regimos, ya que como su autoridad señala en la resolución ahora recurrida, debemos basarnos en una interpretación restrictiva sin lugar a excepciones o interpretaciones amplias, aplicando la normativa de manera estricta. Aspecto que la empresa está dispuesta a cumplir ya que se debe asegurar a nosotros los administrados el debido proceso, recayendo nuevamente en la falta de tipicidad en los hechos por los cuales se está sancionando a la empresa. Lo anterior claramente vulnera el principio de legalidad, la tipicidad y taxatividad de la conducta atribuida. Asimismo, su autoridad conoce que en la doctrina del derecho penal administrativo no se pueden crear tipos penales por analogía, sino se debe adecuar de forma exacta que la conducta se adecue al tipo penal administrativo, tal cual un guante con una mano, no pudiendo ser extensible el razonamiento. Lo anterior deja en claro que existe una causal para revocar lo anteriormente acontecido en el desarrollo del proceso y consecuentemente la autoridad jerárquica deberá readecuar el proceso sancionatorio erróneamente llevado a cabo. (...)

6. Mediante providencia RJ/AR-16/2025 de 14 de marzo de 2025, se dispone la radicatoria del recurso jerárquico interpuesto por TRANS SALVADOR S.R.L. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 de 14 de febrero de 2025 emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT.

CONSIDERANDO: Que a través de Informe Jurídico INF/MOPSV/DGAJ-N° 383/2025 de 11 de julio de 2025, 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 TRANS SALVADOR S.R.L. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 de 14 de febrero de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT.

CONSIDERANDO: Que analizados los antecedentes del recurso jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 120/2024, se tienen las siguientes conclusiones:

1. Que el parágrafo II del Artículo 115 de la Constitución Política del Estado determina que: “El Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones”.
2. Que la parte pertinente del Artículo 117 de la citada norma Constitucional dispone que: “Ninguna persona puede ser condenada sin haber sido oída y juzgada previamente en un debido proceso (...)”.
3. Que el artículo 232 de la misma norma suprema determina que: “La Administración Pública se rige por los principios de legitimidad, legalidad, imparcialidad, publicidad, compromiso e interés social, ética, transparencia, igualdad, competencia, eficiencia, calidad, calidez, honestidad, responsabilidad y resultados”.



4. Que el artículo 4 de la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo determina que la actividad administrativa, se regirá entre otros, por los principios de sometimiento pleno a la Ley, por el cual la Administración Pública regirá sus actos con sometimiento pleno a la Ley, asegurando a los administrados el debido proceso. Asimismo, establece que la administración pública investigará la verdad material en oposición a la verdad formal que rige el procedimiento civil.

5. Que el párrafo IV del artículo 66 de la Ley N° 2341 de 23 de abril de 2002 de Procedimiento Administrativo, dispone que la autoridad competente para resolver los recursos jerárquicos será la máxima autoridad ejecutiva de la entidad o la establecida conforme a reglamentación especial.

6. El artículo 21 de la citada Ley N° 2341 determina que: *"I. Los términos y plazos para la tramitación de los procedimientos administrativos se entienden como máximos y son obligatorios para las autoridades administrativas, servidores públicos y los interesados. II. Los términos y plazos comenzarán a correr a partir del día siguiente hábil a aquél en que tenga lugar la notificación o publicación del acto y concluyen al final de la última hora del día de su vencimiento"*.

7. Que el artículo 91 del Reglamento a la Ley N° 2341 de Procedimiento Administrativo, aprobada mediante Decreto Supremo N° 27172, dispone: *"I. El Superintendente General resolverá el recurso jerárquico en un plazo de noventa (90) días, prorrogables por otros sesenta (60) días en caso de la apertura de un término de prueba. Si el término de prueba es abierto de oficio, el auto de apertura deberá fundamentarse en las razones que lo justifican. II. El Recurso Jerárquico será resuelto de la siguiente manera: a. Desestimándolo cuando no existiere nulidad absoluta y hubiese sido interpuesto fuera de término o por un recurrente no legitimado; o no cumpla con los requisitos esenciales de forma exigidos; o hubiese sido interpuesto contra una resolución que previamente no fue impugnada mediante recurso de revocatoria; no cumple con los requisitos formales esenciales exigidos; o la materia del recurso no esté dentro del ámbito de su competencia; o b. Aceptándolo, revocando total o parcialmente el acto administrativo impugnado; o c. Rechazando el recurso, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado."*

8. Previamente a ingresar a analizar los argumentos expuestos por el recurrente es necesario señalar que la instancia recursiva se ciñe sobre el pronunciamiento de la resolución objeto de impugnación, con el objetivo principal de evitar un vicio de incongruencia al resolverse cuestiones que no fueron dilucidadas en instancia de autos o del principal acto impugnado, de lo contrario se estaría vulnerando el debido proceso y la seguridad jurídica.

9. Conforme a los antecedentes y el marco normativo aplicable, corresponde efectuar el análisis respecto a los alegatos del recurrente que señalan:

I. El recurrente manifiesta que: *"Al respecto de las conclusiones emitidas por su autoridad confirmando que la empresa habría realizado un servicio distinto al autorizado, es necesario reiterar que la empresa en ningún momento realizó un servicio distinto al autorizado, en el recurso de revocatoria presentado se fundamentó que se atribuyó a la empresa erróneamente la infracción por presuntamente realizar un servicio distinto al autorizado, en virtud a que no existe normativa específica y expresa que prohíba parar en las paradas intermedias debidamente autorizadas, caso contrario la infracción estaría tipificada como realizar servicio de transporte en rutas no autorizadas, sin embargo tal infracción no se encuentra tipificada en el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, por lo que la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes ATT, pretende sancionar infracciones que no se encuentran debidamente expresadas dentro del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, encajando a la fuerza conductas que su autoridad considera contrarias a la normativa, dentro de la infracción de REALIZAR UN SERVICIO DISTINTO AL AUTORIZADO, usando la analogía e interpretación por demás amplia, cuando tal infracción es clara y concisa, el realizar un servicio distinto al autorizado significaría no prestar el servicio de transporte internacional de pasajeros. Se pretende interpretar ampliamente la normativa comunitaria, cuando una supuesta conducta no se encuentra enmarcada como infracción dentro del mencionado protocolo, tal el caso actual, la empresa TRANS SALVADOR S.R.L., que en ningún momento incumplió el servicio para el cual se encuentra debidamente autorizada."*; al respecto, es importante señalar, que de la revisión a la documentación que cursa en antecedentes, se tiene que la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA-S-TR LP 129/2024 y la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE – TR LP 12/2025, contienen pronunciamiento sobre dicho argumento, el cual refiere al reporte del Sistema de Información de Operadores (SIONET), en el cual se pudo evidenciar que a la fecha de la infracción, el OPERADOR **contaba con la autorización para realizar la ruta Cochabamba (Bolivia) – Calama (Chile), y no así, la ruta Cochabamba – Iquique**. Debe entenderse que el servicio de transporte internacional de pasajeros que ha sido autorizado al



operador TRANS SALVADOR S.R.L. es justamente en la ruta **Cochabamba (Bolivia) – Calama (Chile)**, aspecto que difiere totalmente de lo que son los puntos intermedios correspondientes al itinerario, que si bien éste itinerario pudo ser habilitado por el Viceministerio de Transportes esto no implica bajo ningún contexto la autorización para realizar viajes con destino a dichas localidades que constituyen únicamente puntos intermedios y no así **RUTA ORIGEN – DESTINO**; que de ser el caso, se debe considerar como un nuevo servicio de transporte internacional terrestre de pasajeros con una nueva ruta, toda vez que tiene un destino diferente, debiendo en dicho caso el operador sujetarse al procedimiento establecido para la otorgación de rutas y frecuencias internacionales aprobado por Resolución Ministerial N° 328 de 29 de noviembre de 2018.

Con base en lo expuesto en el párrafo que antecede, el argumento de que la ATT pretende sancionar infracciones que no se encuentran debidamente expresadas dentro del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, encajando a la fuerza conductas que dicha entidad considera contrarias a la normativa, dentro de la infracción de REALIZAR UN SERVICIO DISTINTO AL AUTORIZADO, usando la analogía e interpretación por demás amplia, no es evidente, por cuanto la contravención en la que ha incurrido el ahora recurrente, se encuentra tipificada en el numeral 5 del inciso a) del Artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones del Acuerdo de Alcance Parcial Sobre Transporte Internacional Terrestre.

II. Por otra parte, en relación al argumento: *“(…) a efectos de la correcta interpretación de lo vertido debemos partir de la definición de servicio, mismo que se define como “actividad que se realiza para satisfacer las necesidades de un cliente o de una entidad. Los servicios pueden ser prestados por personas, organizaciones o instituciones”, vale decir que el prestar un servicio en el contexto que nos compete es el de realizar el transporte de pasajeros en una ruta autorizada (en el presente caso Cochabamba – Calama), aspecto que no compete la supuesta infracción cometida que es el tema de las supuestas rutas no autorizadas, el cual es el aspecto de fondo por la cual se estuviera imponiendo una sanción a la empresa, por tanto, como se argumentó en el recurso de revocatoria, Trans Salvador S.R.L., no cometió infracción alguna, más aún cuando de acuerdo a los descargos oportunamente presentados, se puede verificar que mediante el Viceministerio de Transportes del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda fuimos debidamente autorizados para realizar paradas intermedias dentro del itinerario de viaje autorizado a la empresa, itinerario que comprende la localidad de Huara e Iquique, lugares que son de tránsito para arribar a destino Iquique, aspecto que se encuentra debidamente respaldado por el sistema SIONET, extremo que también puede ser verificado por su autoridad.”;* en relación al presente argumento, la Resolución de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 ha emitido pronunciamiento sobre dicho argumento señalando que se debe diferenciar la ruta “ORIGEN – DESTINO” del “ITINERARIO ORIGEN – ITINERARIO DESTINO” que son dos conceptos distintos, de acuerdo a lo señalado por el Viceministerio de Transportes en su condición de autoridad técnica competente respecto a la emisión de tarjetas de operación en favor de operadores de transporte terrestre interdepartamental e internacional de pasajeros, por lo que el criterio de “RUTA ORIGEN – DESTINO” hace referencia a la habilitación consignada en el sistema SIONET dependiente del VMT, para autorizar a determinado OPERADOR a brindar el servicio de transporte de pasajeros, a nivel interdepartamental o internacional, **generando un punto de salida autorizado y un punto destino que constituye la ruta autorizada**, con asignación de unidades vehiculares y horarios o ‘frecuencias’, habilitadas al efecto, asimismo, en relación al “itinerario origen – itinerario destino” refiere al concepto de trayecto que seguirá el OPERADOR para cumplir con la ruta habilitada desde el punto de origen al punto de destino considerando todas las ciudades o destinos intermedios. Sin embargo, si bien la ATT ha emitido pronunciamiento claro y fundado respecto del argumento vertido por recurrente, también se debe tener presente lo señalado en el Artículo 7 del Acuerdo de Alcance Parcial Sobre Transporte Internacional Terrestre, el cual dispone que: *“Los vehículos de transporte por carretera habilitados por uno de los países signatarios no podrán realizar transporte local en territorio de los otros.”*, es decir, que los operadores habilitados no pueden realizar el servicio de transporte de pasajeros en lugares ubicados dentro del mismo territorio de un país signatario, concordante con lo dispuesto en el inciso b) del Artículo 22 del Procedimiento Establecido para la Otorgación de Rutas y Frecuencias Internacionales aprobado por Resolución Ministerial N° 328 de 29 de noviembre de 2018, que señala: *“Los operadores estarán sujetos a las siguientes prohibiciones: a) Efectuar transporte local, b) realizar transporte local en el país de destino (...).”* Aspecto del cual se entiende ineludiblemente que el itinerario autorizado por el Viceministerio de Transporte al que hace referencia el ahora recurrente no implica autorización implícita para realizar la prestación del Servicio Público Internacional de



Pasajeros en la Ruta Cochabamba (Bolivia) - Iquique (Chile), toda vez que ésta ruta no se encuentra habilitada para TRANS SALVADOR S.R.L., puesto que en el presente caso objeto de análisis, Iquique se constituye únicamente en una localidad que forma parte del itinerario, empero, el servicio autorizado al ahora recurrente en calidad de operador, **es el Servicio Público Internacional de Pasajeros en la Ruta Cochabamba (Bolivia) – Calama (Chile).**

Corresponde señalar que si bien el Procedimiento Establecido para la Otorgación de Rutas y Frecuencias Internacionales aprobado por Resolución Ministerial N° 328 de 29 de noviembre de 2018 no ha sido objeto de pronunciamiento por parte de la ATT, no es menos cierto que el operador TRANS SALVADOR S.R.L. ha tenido conocimiento previo de dicha norma toda vez que la misma tiene por objeto establecer los requisitos y procedimientos administrativos para la otorgación y aprobación de rutas y frecuencias Internacionales para la prestación del Servicio de Transporte Internacional Terrestre de Pasajeros en el marco de los acuerdos internacionales suscritos al efecto y la Ley N 165 de 16 de agosto de 2011.

III. Por otra parte, el recurrente señala en su Recurso Jerárquico que: *“Asimismo, nuestro deber como empresa al servicio de un consumidor no puede ir en contra del mismo, obligándolo a cumplir una ruta, cuando esta persona tenga como destino a una parada intermedia, parada que se encuentra dentro del itinerario de viaje debidamente autorizado, es justamente en tal razón que se da un itinerario de viaje considerando los lugares por donde se tenga que pasar, a fin de llegar al punto de destino, caso contrario no existiría tal establecimiento de rutas. En el presente caso, la empresa se encontraba autorizada para realizar el siguiente recorrido: Cochabamba-Huara-Iquique-Calama. En cumplimiento de la ruta debidamente autorizada, la empresa cumplió con el servicio para el cual estaba autorizada, asimismo, en consecuencia dejó pasajeros que se encontraban con destino a Calama o bien a uno de los lugares que comprenden el itinerario, caso contrario la empresa podría decir a conveniencia el tramo a recorrer, si lo único que fuera relevante fuera el origen y destino y no así las paradas intermedias no existiría razón para solicitar autorizaciones al Viceministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.”*; cabe mencionar, que el presente argumento no ha sido de conocimiento y pronunciamiento previo por parte de la ATT al momento de emitir la Resolución Sancionatoria y la Resolución de Revocatoria; sin embargo, sin perjuicio de lo manifestado, el argumento presentado en el recurso jerárquico del ahora recurrente, carece de sustento normativo toda vez que de la revisión y análisis de la norma aplicable en el presente caso de análisis, no existe ninguna previsión que disponga la habilitación o autorización de paradas intermedias, por lo que no es evidente lo manifestado por el recurrente.

IV. En relación al presente argumento; *“Asimismo, respecto a las pruebas que según su autoridad no pueden ser debidamente valoradas, tal el caso del Acta de la XI Reunión Bilateral de Organismo de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre Chile – Bolivia de 20 de diciembre de 2024, cabe recalcar que el presente problema respecto a las paradas intermedias no es únicamente uno con el que tropieza la empresa a la cual represento, es justamente varias que nos encontramos con el mismo problema, en razón de lo cual se llevó a cabo la reunión a la que se hace referencia, con la debida participación tanto del representante de Bolivia, como de Chile, justamente para poder tener una correcta interpretación de las paradas intermedias y el servicio que se ofrece a los usuarios que tienen como destino justamente para poder tener una correcta interpretación de las paradas intermedias y el servicio que se ofrece a los usuarios que tiene como destino justamente estas paradas intermedias y no así únicamente el lugar de origen de la ruta autorizada, es en tal razón que se adjuntó como prueba el acta mencionada”*; se observa que la ATT se ha pronunciado respecto al Acta de la XI Reunión Bilateral de Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre Chile – Bolivia de 20 de diciembre de 2024; sin embargo, es importante puntualizar que el referido documento tiene una data de emisión posterior al momento de configurarse la contravención atribuida al operador, ahora recurrente. Independientemente del pronunciamiento que contenga dicha Acta, se debe tener presente que la contravención atribuida al ahora recurrente versa sobre la prestación del servicio de transporte carretero internacional de pasajeros en la ruta Cochabamba (Bolivia) – Iquique (Chile) realizado en fecha 24 de agosto de 2023, vulnerando lo dispuesto en el numeral 5 del inciso a) del Artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones ATIT, es decir, que el Acta de la XI Reunión Bilateral de Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre Chile – Bolivia ha sido suscrita de manera posterior recién en fecha 20 de diciembre de 2024, consecuentemente más de un año después de la comisión de los hechos atribuidos como contraventores del ordenamiento jurídico aplicable al presente caso. En ese entendido, los actuados emitidos por la ATT: Formulación de Cargos de 31 de mayo de 2024, Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 129/2024, también han sido emitidos de manera anterior a la suscripción del Acta de la XI Reunión Bilateral de Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre Chile – Bolivia, misma que se ha suscrito como ya se dijo anteriormente, recién en

fecha 20 de diciembre de 2024, no pudiendo ser considerada debido a la temporalidad de dicha Acta.

V. Asimismo, el recurrente refiere que: *“De igual manera respecto a la Resolución Administrativa N° 003 de 15 de abril de 2018, en la cual claramente señala la facultad que tenemos las empresas de transporte de pasajeros que tengan paradas dentro del itinerario autorizado entre el origen o destino;...”*; al respecto, corresponde señalar que las operaciones autorizadas al ahora recurrente se encuentran en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT y no así en el marco de la Decisión 398 sustitutoria de la Decisión 289 de la Comunidad Andina de Naciones, de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, por consiguiente, el análisis vertido en la referida Resolución Administrativa no puede bajo ningún contexto entenderse que se encontraría por encima de un Acuerdo Internacional en el marco de lo dispuesto en el Artículo 410 de la Constitución Política del Estado y el Artículo 94 de la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011; adicionalmente, se debe tener presente que el país de Chile no es miembro de la Comunidad Andina de Naciones, por lo que dichas disposiciones no pueden ni deben ser consideradas en el presente caso. Si bien el recurrente pretende que el análisis vertido en la Resolución Administrativa N° 003 de 15 de abril de 2018 sea considerado en el marco de la supletoriedad de la legislación comparada, dicha pretensión tampoco corresponde, puesto que en el presente caso objeto de análisis, existe normativa expresa que dispone la prohibición de la conducta observada al ahora recurrente en su condición de operador, misma que se encuentra establecida en el numeral 5 del inciso a) del Artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones ATIT, considerando que el operador TRANS SALVADOR S.R.L., ahora recurrente, ha sido autorizado para realizar el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera en la ruta Cochabamba (Bolivia) – Calama (Chile), y no así para prestar el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera en la ruta Cochabamba (Bolivia) – Iquique (Chile).

VI. De la lectura del recurso jerárquico interpuesto, el recurrente refiere que: *“La empresa siempre actúa bajo el principio de buena fe en cuanto al legal cumplimiento de nuestras funciones, es así que cumplimos con la obligación de obtener las respectivas autorizaciones con la finalidad de no tropezar con estos procesos que no hacen más que perjudicar el normal desempeño de una empresa que cumplió con todos los requisitos legales para su funcionamiento y que como consecuencia fue legal y debidamente autorizada para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros, en estricto apego tanto a la normativa comunitaria como a la normativa nacional.”*; sobre el presente punto, cabe manifestar que el presente proceso no versa sobre la observación o falta en el cumplimiento de los requisitos legales para el funcionamiento de dicha empresa de transportes, sino, versa sobre la prestación de un servicio diferente al autorizado, conforme dispone el numeral 5 del inciso a) del Artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones ATIT, conforme se advierte de los actuados que cursan en antecedentes, aspecto por el cual el presente punto no amerita mayor pronunciamiento.

VII. Por otra parte, el recurrente señala que: *“Tal cual su autoridad puede observar, la supuesta infracción cometida por la empresa de ninguna manera puede ser la prestación de un servicio distinto al autorizado, ya que como bien se aclaró la empresa realiza el transporte terrestre de pasajeros y es el servicio que se cumplió, aspecto que también es reconocido por su autoridad en el contenido de la resolución ahora recurrida, que el problema radica no en la prestación del servicio, sino en el supuesto incumplimiento en brindar el servicio en una supuesta ruta no autorizada, extremo que no se encuentra debidamente tipificado en el protocolo por el cual nos regimos, ya que como su autoridad señala en la resolución ahora recurrida, debemos basarnos en una interpretación restrictiva sin lugar a excepciones o interpretaciones amplias, aplicando la normativa de manera estricta.”*; conforme se ha analizado a lo largo de la presente resolución, se debe considerar lo dispuesto en el numeral 7 del Artículo 19 del Capítulo II Transporte internacional por carretera, del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, que establece: *“Artículo 19°.- A efectos del presente Capítulo, se entiende por: ...7. **Transporte de pasajeros:** el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para **trasladar personas**, en forma regular u ocasional, **entre dos o más países.**”*; es decir, que el servicio autorizado al ahora recurrente en su condición de operador, es precisamente el servicio de transporte internacional por carretera de pasajeros en la ruta Cochabamba (Bolivia) – Calama (Chile), no siendo correcto lo señalado por el recurrente en cuanto a que habría realizado el transporte terrestre de pasajeros y es el servicio que habría cumplido y que el problema radicaría no en la prestación del servicio, sino en el supuesto incumplimiento en brindar el servicio en una supuesta ruta no autorizada. Puesto que el recurrente hace una interpretación



sesgada y subjetiva de la norma que no se adecua a lo dispuesto en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT y el segundo protocolo adicional ATIT.

Bajo este análisis, se advierte que la ATT ha emitido los actuados correspondientes debidamente fundamentados y sustentados en el marco normativo señalado precedentemente, no siendo evidente lo argumentado por el recurrente en cuanto a una supuesta falta de tipicidad en los hechos por los cuales se estaría sancionando al operador, vulnerando el principio de legalidad, la tipicidad y taxatividad de la conducta atribuida; puesto que la contravención atribuida al operador versa en que, habiendo la ATT realizado un operativo en fecha 24 de agosto de 2023 advirtió que el recurrente en su condición de operador, ha prestado el servicio de transporte internacional por carretera de pasajeros de Cochabamba (Bolivia) a Iquique (Chile), conforme se tiene del Acta de Inspección N° 004483 suscrita por Pamela Jhelen Cosme con C.I. 8845620 (boletera), donde se evidencia que en dicha fecha el bus con placa de control 4688-AXN perteneciente al OPERADOR realizó la prestación de servicio de viaje en la ruta Cochabamba (Bolivia) con destino a Iquique (Chile), asimismo, de la grabación del operativo realizado, se evidencia la venta de pasajes a los pasajeros Fabiola Coronado Mamani, María Fernanda Gutiérrez, María Jhoselin Yucra Zarate, Noel Martin Terán a efecto de realizar un viaje en la ruta Cochabamba – Iquique; servicio para el cual el operador no ha sido autorizado, puesto que como ya se ha establecido precedentemente, el servicio para el cual SI has sido autorizado el operador es “TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE PASAJEROS EN LA RUTA COCHABAMBA (BOLIVIA) – CALAMA (CHILE); consecuentemente, dicha conducta se enmarca en la infracción grave dispuesta en el numeral 5 del inciso a) del Artículo 3 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones. En ese entendido, la conducta infractora por parte del Operador se adecua a lo dispuesto en dicha disposición normativa, no siendo evidente que existiría falta de tipicidad ni mucho menos que se estaría pretendiendo sancionar por analogía al operador.

10. En consideración a todo lo señalado en el marco del inciso u) del artículo 63 del Decreto Supremo N° 4857 y el inciso c) del párrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, corresponde rechazar el Recurso Jerárquico interpuesto por TRANS SALVADOR S.R.L. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 de 14 de febrero de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, confirmando totalmente el acto administrativo impugnado.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el Recurso Jerárquico interpuesto por TRANS SALVADOR S.R.L. contra la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 12/2025 de 14 de febrero de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transporte – ATT, confirmando totalmente el acto administrativo impugnado.

Comuníquese, regístrese y archívese.



Ing. Edgar Montaña Rojas
MINISTRO
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA