



RESOLUCIÓN MINISTERIAL RJ N° 003

La Paz, 13 ENE 2026

VISTOS: El Recurso Jerárquico planteado por Marcos Lanza Rivera, en representación legal del Sindicato Mixto Trans Copacabana I MEM – Flota Trans Copacabana I MEM, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 61/2025 de 13 de agosto 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. Que, mediante nota de 01 de octubre de 2024, emitida por el Auxiliar de Transporte de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, solicitó al Director Ejecutivo de la Entidad Descentralizada Terminal Metropolitana de El Alto información respecto al Bus con placa de control 5756-GPD del operador Trans Copacabana I MEM que salió a la ciudad de Sucre el 29 de septiembre de 2024. (fojas 1).
2. Que, mediante nota EDTMEA/DGE/CART/EXT/777/2024 de 03 de octubre de 2024, el Director Ejecutivo de la Entidad Descentralizada Terminal Metropolitana de El Alto remitió la información solicitada. (fojas 2 a 7)
3. Que, mediante Acta de Inspección N° 005813 de 29 de septiembre de 2024, se verificó la posible comisión de infracción por incumplimiento de horarios. (fojas 9 a 14)
4. Que, mediante Informe Técnico ATT-DTRSP-INF REC LP 2319/2024 de 21 de octubre de 2024, se recomendó el inicio de proceso sancionador de oficio al operador "Flota Trans Copacabana I MEM, con Reg-266, a fin de que el operador enmarque su comportamiento a la normativa regulatoria vigente. (fojas 15 a 18)
5. Que a través Auto ATT-DJ-A TR LP 221/2024 de 21 de octubre de 2024, notificado el 23 de octubre de 2024, se formuló cargos en contra de TRANS COPACABANA I MEM con Registro 266, "*por la presunta comisión de la infracción "Incumplimiento de los itinerarios de puntualidad y/o cancelación, aprobados por la autoridad competente", tipificada en el numeral 10 del Parágrafo 1 del Artículo 97 del Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Terrestre aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 266, de 14 de agosto de 2017, al haberse identificado que el Bus con Placa de Control 5736-OPD perteneciente al OPERADOR, en fecha 29 de septiembre de 2024, realizó una parada injustificada en la Terminal Metropolitana de El Alto para el recojo de encomienda y/o pasajeros siendo el itinerario autorizado por el Viceministerio de Transportes el tramo La Paz - Sucre."* Y se corrió en traslado los cargos imputados al Operador para que en el plazo de diez (10) días hábiles administrativos, computables a partir de la notificación con el Auto, conteste a la formulación de cargos y acompañe la prueba que estime pertinente, de acuerdo a lo establecido en el Parágrafo II del Artículo 77 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el Sistema de Regulación Sectorial - SIRESE, aprobado mediante Decreto Supremo N° 27172, de 15 de septiembre de 2003. (fojas 19 a 23)
6. Que, mediante memorial recibido el 04 de noviembre de 2024, el Sindicato Mixto Trans Copacabana I MEM respondió a la formulación de cargos y presentó prueba de descargo. (fojas 24 a 35)
7. Que, mediante el Informe Técnico ATT-DTRSP-INF TEC LP 937/2025 de 22 de abril de 2025, se concluyó y recomendó (fojas 36 a 42):

"(...) 5. Conclusión

Conforme a las pruebas de cargo y descargo analizadas, el operador TRANS COPACABANA I MEM con registro REG - 266, no ha desvirtuado los cargos formulados en el Auto ATT-DJ-A



TR LP 221/2024 de 21 de octubre de 2024, adecuando su conducta a la infracción tipificada en el numeral 10 del Parágrafo 1 del Artículo 97 del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Terrestre, aprobado por la Resolución Ministerial N° 266/2017 de 14 de agosto de 2017, por el Incumplimiento de los itinerarios de puntualidad y/o cancelación, aprobados por la autoridad competente.

6. Recomendaciones

Por lo que, se recomienda declarar probados los cargos formulados al operador TRANS COPACABANA I MEM con REG - 266, por la infracción: "Incumplimiento de los itinerarios de puntualidad y/o cancelación, aprobadas por la autoridad competente" prevista en el numeral 10 del Parágrafo I del Artículo 97 del Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Terrestre aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 266, de 14 de agosto de 2017 y de acuerdo a la información extraída de los sistemas SIREG y del SIONET, corresponde la sanción de *Apercibimiento*, por tratarse de la primera vez que incurriría en este tipo de infracción, y por tener la categoría de Operador Grande, sanción establecida en el inciso a) del parágrafo II, del artículo 97 de la citada norma y remitir el presente Informe Técnico a la Dirección Jurídica para la emisión del acto administrativo correspondiente."

8. Que, mediante Comunicación Interna ATT-DJ-CI LP 1050/2025 de 23 de mayo de 2025, la Dirección Jurídica de la ATT devolvió el expediente a la Dirección Técnica Sectorial de Transporte, por no haber considerado la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 15/2025 de 17 de febrero de 2025, a momento de establecer la sanción a ser impuesta. (fojas 43 a 51)

9. Que, mediante Informe Técnico ATT-TRSP-INF TEC LP 1277/2025 de 29 de mayo de 2025, se complementó el Informe Técnico ATT-TRSP-INF TEC LP 937/2025 de 22 de abril de 2025. (fojas 52 a 54)

10. Que, con base en los Informes Técnicos antes mencionados y el Informe Jurídico ATT-DJ-INF-JUR LP 1087/2025 de 13 de junio de 2025, se emitió la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 67/2025 de 13 de junio de 2025, notificada el 23 de junio de 2025 (fojas 52 a 80), disponiendo:

"PRIMERO. - DECLARAR PROBADOS los cargos formulados en contra de TRANS COPACABANA I MEM - con REG - 266, mediante Auto ATT-DJ-A-TR LP 221/2024 de 21 de octubre de 2024, por la comisión de la infracción "Incumplimiento de los itinerarios de puntualidad y/o cancelación, aprobadas por la autoridad competente", tipificada en el numeral 10 del Parágrafo 1 del Artículo 97 del Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Terrestre aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017, al haberse identificado que el Bus con Placa de Control 5756-GPD perteneciente al OPERADOR, en fecha 29 de septiembre de 2024, realizó una parada injustificada en la Terminal Metropolitana de El Alto para el recojo de encomienda y/o pasajeros siendo el itinerario autorizado por el Viceministerio de Transportes el tramo La Paz - Sucre.

SEGUNDO. - Conforme a lo establecido en el punto resolutivo precedente SANCIONAR a TRANS COPACABANA I MEM - con REG - 266 con UFVs 2.000,00 (Dos mil 00/100 Unidades de Fomento a la Vivienda), conforme a lo establecido en el inciso b) del Parágrafo II del Artículo 97 para operadores grandes del Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Terrestre aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 266 de 14 de agosto de 2017. (...)"

11. Que, mediante memorial presentado el 01 de julio de 2025, Marcos Lanza Rivera, en representación legal del Sindicato Mixto Trans Copacabana I MEM – Flota Trans Copacabana I MEM, interpuso Recurso de Revocatoria contra la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 67/2025 de 13 de junio de 2025, con base en los siguientes argumentos (fojas 81 a 82):

"i) Señor Director, nos causa extrañeza que no se haya tomado en cuenta la fundamentación realizada mediante memorial de fecha 28 de octubre de 2024, mediante la cual se procede a responder a la formulación de cargos mediante AUTO ATT-DJ-A TR LP 221/2024, es por ello que nos ratificamos en los siguientes extremos.

ii) Al respecto, debemos volver a señalar que la demora de fecha 29 de septiembre de 2024



concerniente al bus con placa de circulación 5756 GPD se debe a que el referido bus estuvo varado en la fila de carga de diésel desde el 28 de septiembre.

Toda vez que como es conocimiento de toda la sociedad en la referida fecha, se tenía un desabastecimiento de carburantes (Diésel y Gasolina), es por ello que se informó a los usuarios (pasajeros) sobre la demora y el motivo de la misma, toda vez que los omnibuses con los cuales cumplimos el servicio funcionan únicamente con DIESEL, en ese entendido, los usuarios comprendieron la situación y esperaron a que llegue el ómnibus para poder abordar el mismo.

iii) Por otro lado, no podemos hacer un cambio de ómnibus toda vez que se hace una valoración técnica a cada ómnibus para cada viaje en específico en las diferentes rutas que cumple nuestro Sindicato, toda vez que transportamos vidas humanas, es por ello que se hace una valoración técnica rigurosa. Es por ello que NOS VEMOS VULNERADOS EN NUESTROS DERECHOS COMO OPERADORES toda vez que su Autoridad no valoró los extremos señalados en el memorial de fecha 28 de octubre de 2024 y el informe de fecha 29 de septiembre de 2024, emitido por señor Néstor Bautista Cocarico, jefe de conductores del operador, toda vez que en el referido memorial e informe se JUSTIFICA Y DESVIRTUA LOS CARGOS FORMULADOS EN NUESTRA CONTRA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN SANCIONATORIA ATT-DJ-RA-S-TR LP 67/2025, en ese entendido nos ratificamos en los argumentos esgrimidos y pruebas de descargo presentados a su Autoridad mediante el memorial ya referido precedentemente.(...)"

12. Que, con base en el análisis expuesto en el Informe Jurídico ATT-DJ-INF-JUR LP 1460/2025 de 13 de agosto de 2025, se emitió la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 61/2025 de 13 de agosto de 2025, que dispuso RECHAZAR el recurso de revocatoria interpuesto el 01 de julio de 2025 por MARCOS LANZA RIVERA en representación legal del "SINDICATO MIXTO TRANS COPACABANA I MEM" - FLOTA TRANS COPACABANA I MEM con Registro REG-266, en contra de la Resolución Sancionatoria ATT-DJ-RA S-TR LP 67/2025 de 13 de junio de 2025, CONFIRMANDO TOTALMENTE el acto administrativo recurrido de conformidad a lo previsto por el inciso c) del Parágrafo II del Artículo 89 del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 27172, (fojas 83 a 96) bajo la siguiente fundamentación:

i) "3. El RECURRENTE ha manifestado en uno de los agravios que, de la motivación y fundamentación expresadas en la Resolución impugnada, se advierte que esta Autoridad no habría tomado en cuenta la fundamentación realizada mediante memorial de respuesta a la formulación de cargos presentado el 04 de noviembre de 2024, reiterando al efecto los argumentos del citado memorial, referente a que "la demora de fecha 29 de septiembre de 2024 concerniente al bus con placa de circulación 5756 GPD se debe a que el referido bus estuvo varado en la fila de carga de diésel desde el 28 de septiembre. Toda vez que como es conocimiento de toda la sociedad en la referida fecha, se tenía un desabastecimiento de carburantes (Diésel y Gasolina), es por ello que se informó a los usuarios (pasajeros) sobre la demora y el motivo de la misma, toda vez que los omnibuses con los cuales cumplimos el servicio funcionan únicamente con DIESEL, en ese entendido, los usuarios comprendieron la situación y esperaron a que llegue el ómnibus para poder abordar el mismo". Asimismo, señaló que no habría podido efectuar un cambio de ómnibus argumentando que "se hace una valoración técnica a cada ómnibus para cada viaje en específico en las diferentes rutas que cumple nuestro Sindicato, toda vez que transportamos vidas humanas, es por ello que se hace una valoración técnica rigurosa".

ii) Respecto a lo indicado en el párrafo precedente, cabe aclarar que dichos argumentos fueron considerados al momento de efectuar el análisis y la fundamentación de la RS 67/2025, en la que se señaló lo siguiente:

"Al respecto, es de conocimiento del OPERADOR la normativa en relación al servicio que prestan los operadores de transporte interdepartamental, así como las obligaciones que se expresan en el REGLAMENTO APROBADO POR LA RM 266/2017, mismo que en el inciso g) del Artículo 48 establece como una de las obligaciones del OPERADOR cumplir estrictamente los horarios, rutas y frecuencias autorizadas para el servicio, aspecto que es de



cumplimiento obligatorio.

Por otro lado, si bien se reconoce la problemática en cuanto al abastecimiento de combustible ocurrido en la fecha de la infracción, este factor no justifica el incumplimiento del itinerario establecido, pues la normativa vigente exige la prestación del servicio en estricta conformidad con los itinerarios asignados por el VMT, independientemente de otros factores que pudieran influir en la operación del servicio; en ese sentido, es el mismo OPERADOR que debe tomar los recaudos necesarios para ofrecer el servicio de manera adecuada; teniendo en consecuencia, que la falta de combustible a causa de los bloqueos instalados no es eximente para el caso de incumplimiento de los itinerarios establecidos, no habiendo el OPERADOR desvirtuado documentalmente las pruebas de cargo".

iii) 4. Asimismo, el RECURRENTE señaló entre sus agravios, que se habría vulnerado sus derechos como operador, argumentando que la ATT no habría valorado los extremos señalados en el memorial de respuesta a la formulación de cargos y el informe de fecha 29 de septiembre de 2024, emitido por señor Néstor Bautista Cocarico, jefe de conductores del RECURRENTE, ratificándose en los argumentos esgrimidos y pruebas de descargo presentados ante esta Autoridad mediante el citado memorial.

Sobre este punto, cabe traer a colación los fundamentos de la RS 67/2025 que señalan lo siguiente:

"El Informe descrito, refiere los mismos argumentos que se encuentran en el MEMORIAL presentado por el OPERADOR, expresando que los atrasos se deberían a la falta de combustible, sin embargo dichos argumentos no desvirtúan el tipo infractorio atribuido, siendo que no se adjunta prueba documental de que el bus estaría esperando la carga de combustible, ya que el OPERADOR no habría adjuntado medios probatorios respecto a que el bus con placa de control 5756 - GPD estaría esperando la carga de combustible a momento del recojo de pasajeros de la Terminal o momentos antes para así justificar el incumplimiento de los itinerarios establecidos, adjuntando para el efecto tan solo un Informe remitido por el Jefe de Conductores, mismo que no prueba lo aseverado". (...)

iv) (...) En razón a ello, se evidencia que, durante la tramitación del proceso sancionatorio, se ha comprobado que se han considerado todos los argumentos, elementos probatorios y descargos aportados por el RECURRENTE respecto a los hechos que le fueron atribuidos, determinando plena convicción de la comisión de la infracción: "Incumplimiento de los itinerarios de puntualidad y/o cancelación, aprobadas por la autoridad competente", tipificada en el numeral 10 del Parágrafo I del Artículo 97 del REGLAMENTO APROBADO POR LA RM 266/2017 al haberse identificado que el Bus con Placa de Control 5756-GPD perteneciente al OPERADOR, en fecha 29 de septiembre de 2024, realizó una parada injustificada en la Terminal Metropolitana de El Alto para el recojo de encomienda y/o pasajeros siendo el itinerario autorizado por el Viceministerio de Transportes el tramo La Paz - Sucre.

v) "(...) Dicho ello y como se explicó en la RS 67/2025, en el marco de la evidencia existente respecto a los hechos atribuidos al RECURRENTE en fecha 29 de septiembre de 2024 y del análisis efectuado, se llegó a la plena convicción la comisión de la infracción por "Incumplimiento de los itinerarios de puntualidad y/o cancelación, aprobadas por la autoridad competente" conforme a lo dispuesto por el Artículo 97 del REGLAMENTO APROBADO POR LA RM 266/2017. Lo cual demuestra, a la luz de los antecedentes, que en el caso en particular se ha llegado a la verdad material de los hechos, más aún cuando debe tenerse presente que la tarea investigativa de la Administración Pública en todos los casos sometidos al ámbito de su jurisdicción debe basarse en documentación, datos y hechos ciertos con directa relación de causalidad, que deben tener la calidad de incontrastables, de manera que con base en esa información integral se logre la averiguación de la verdad material, el resguardo del ejercicio pleno del derecho a la defensa y el respeto a la garantía del debido proceso."

vi) En tal sentido, la Autoridad Administrativa en cumplimiento de su deber de extraer pruebas suficientes, permitió construir una fundamentación sólida, orientada a la búsqueda de la verdad



material, donde la veracidad de la determinación de los hechos es una de las condiciones necesarias para una justa decisión, la que sin duda está inclinada a dos fases de razonamiento, la decisoria y la justificatoria, aspectos que son advertidos en la RS 67/2025.

vii) Por todo ello, la afirmación del RECURRENTE referente a una supuesta falta de motivación y fundamentación de la RS 67/2025, en el sentido que no se habría realizado una valoración objetiva de los argumentos planteados y la prueba aportada, no puede ser considerada válida, menos presumir que no hubo la comisión de la infracción atribuida en el AUTO DE CARGOS, cuando la fase investigativa de la ATT demuestra solidez, legitimidad y racionalidad, para colegir que existen suficientes elementos de convicción para afirmar que éste adecuó su conducta a la infracción prevista en el numeral 10 del Parágrafo I del Artículo 97 del REGLAMENTO APROBADO POR LA RM 266/2017.

viii) 6. En virtud al análisis expuesto, se establece que ninguno de los argumentos señalados por el RECURRENTE logró desvirtuar los fundamentos de la RS 67/2025, por lo que corresponde rechazar el recurso de revocatoria interpuesto en contra del mencionado acto administrativo, de acuerdo a lo establecido en el inciso c) del Parágrafo II del Artículo 89 del REGLAMENTO APROBADO POR EL DS 27172, concordante con el Artículo 61 de la LEY 2341 y, en consecuencia, confirmarlo totalmente.

13. Que mediante memorial presentado el 01 de septiembre de 2025, Marcos Lanza Rivera, en representación legal del Sindicato Mixto Trans Copacabana I MEM – Flota Trans Copacabana I MEM, interpuso Recurso Jerárquico en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 61/2025 de 13 de agosto de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT, exponiendo los siguientes argumentos (fojas 92 a 112):

i) (...) Por lo cual resulta necesario invocar los art. 131 en su inciso a) y 133 en su inciso b), (...)

Asimismo, para una correcta valoración necesariamente debemos mencionar la definición de "Caso fortuito" que el Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Terrestre aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 266, de 14 de agosto de 2017, el cual expresa: "Caso fortuito. Aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o que previstos no han podido evitarse. Se considera fortuito el hecho causado por accidentes, bloqueos de carretera, conmociones sociales, sin que medie dolo ni culpa por parte del operador."

De lo vertido se puede evidenciar la incoherencia con la cual la autoridad valoró los fundamentos vertidos, puesto que la coyuntura actual se enmarca de manera íntegra con la definición citada, aclarando que, si bien el desabastecimiento es de conocimiento general en teoría debería poder ser previsto, sin embargo, en la realidad resulta imposible prever cuando los autos cisternas llegarán a las estaciones de servicio, y esta situación es la que nos afecta de gran manera, y logra poner en riesgo los itinerarios que usualmente cumplimos, en ese contexto debemos remitirnos a los hechos acontecidos en la fecha de la supuesta infracción.(...)

ii) El informe emitido por el conductor de nuestro Sindicato aclara extremos de vital importancia puesto que aclara y dilucida la razón de su espera en la Terminal Metropolitana de El Alto, remarcando que, si bien estuvo formado en fila durante horas para cargar combustible, lastimosamente la cisterna no llegó a tiempo y esto complicó de sobremanera a los conductores ya que tenían agendado un viaje a la ciudad de Sucre a horas 19:45 pm., razón por la cual tuvieron que abandonar la fila que hicieron durante horas, acto seguido se dirigieron a la terminal de la ciudad de La Paz para iniciar su viaje, cabe aclarar que solicitaron un bus de relevo por la emergencia latente, sin embargo el bus encargado del auxilio no alcanzó a llegar a tiempo, así que se tuvo que ultimar recursos y se utilizó el vehículo carguero encargado únicamente avanzar en la fila para apresurar el avance, haciendo el cambio de lugar con este se logró cargar el combustible y emprender el viaje con normalidad, asimismo el conductor adjunta planilla de pasajeros con firmas como constancia de aceptación de la demora,



remarcando que estos sucesos demuestran que nuestro Sindicato hace lo posible por prever la situación y evitar cualquier perjuicio, sin embargo al tratarse de una crisis tan profunda en ocasiones las medidas adoptadas no son suficientes para evitar la afectación, en esta ocasión el Omnibus objeto de los cargos, es decir el bus con placa de control 5756 - GPD, aclarando en síntesis que se ultimaron recursos para cumplir con los itinerarios.

iii) Asimismo, debemos aclarar a su autoridad que el Sr. Reynaldo Aduviri Quispe conductor titular del ómnibus se retiró de nuestro sindicato en el mes de octubre del 2024, sin embargo, en el mes de agosto de la gestión en curso regresó a nuestra institución, por lo cual emite el informe recién cuando regresa a trabajar en el Sindicato otorgando a su informe la calidad de prueba de reciente obtención como así lo faculta la ley el art. 46 de la Ley 2341 (...). Asimismo, invocamos a la causa la Sentencia Constitucional N° SC 1642/2010-R, la cual expresa lo siguiente: SC 1642/2010-R, refiriéndose a la actividad probatoria aplicable las causas de naturaleza administrativa-tributaria, estableció que "de manera excepcional se admitirán las pruebas no presentadas antes de la emisión de la Resolución Determinativa, siempre y cuando el sujeto pasivo cumpla con los siguientes aspectos: a) pruebe que la omisión no fue por causa propia; y b) cumpla con el juramento de reciente obtención', presupuestos procedimentales que no constituyen simples formalidades sino por el contrario implican verdaderas garantías procedimentales que tienen por finalidad asegurar el principio de preclusión y consagrar el principio administrativo de eficacia reconocido por el art. 4 inc. j) de la LPA, principio que forma parte de las reglas de un debido proceso en sede administrativa.

iv) Asimismo debemos indicar que la autoridad ignora por completo el principio de informalidad que rige todo proceso administrativo solicitamos a su autoridad tome en cuenta lo vertido puesto que nuestra institución únicamente busca desempeñar su labor por el bien de todos nuestros trabajadores y usuarios que confían en nosotros por la calidad de servicio que ofrecemos, Al respecto cabe hacer referencia a la SC 0642/2003-R de 8 de mayo, que en relación al principio de informalismo estableció que: "...el principio de informalismo consiste en la excusación de la observancia de exigencias formales no esenciales y que pueden cumplirse después, por ejemplo la errónea calificación del recurso (Juan Francisco Linares, Derecho Administrativo, Editorial Astrea, pág. 348); la excusación referida, debe ser interpretada siempre a favor del interesado o administrado, pues traduce la regla jurídica in dubio pro actione, o sea, de la interpretación más favorable al ejercicio al derecho a la acción, para asegurar, más allá de las dificultades de índole formal, una decisión sobre el fondo de la cuestión objeto del procedimiento. Por consiguiente, en virtud a ese principio de informalismo, la autoridad administrativa podrá interpretar el recurso no de acuerdo a la letra del escrito, sino conforme a la intención del recurrente, corrigiendo equivocaciones formales de los administrados...", aspecto que debe entenderse siempre a favor del administrado con la limitación de no suplir la dejadez o negligencia del mismo en el cumplimiento de formalidades esenciales. Asimismo, debemos referir que la SC 0992/2005-R de 19 de agosto, respecto a la aplicación práctica del principio de informalismo expresó: "i) no es preciso calificar jurídicamente las peticiones; ii) los recursos pueden ser calificados erróneamente, pero han de interpretarse conforme la intención del recurrente, y no según la letra de los escritos; iii) la administración tiene la obligación de corregir evidentes equivocaciones formales;" (las negrillas son nuestras). Dejando en evidencia que la autoridad está obligada a valorar nuestras pruebas más aun cuando la misma Constitución Política del Estado vela por el Derecho al trabajo refiriendo lo siguiente: (...) menciona los artículos 9 de la Constitución Política del Estado y 46 de la Ley General del Trabajo.

v) Entendiendo que toda autoridad Regulatoria, Ministerio y toda institución dependiente del gobierno central tiene el deber de garantizar el desempeño de un trabajo digno, en consecuencia la fuente laboral y estabilidad económica de nuestros más de 300 trabajadores dependen de los viajes que realizamos diariamente, y la sanción que la autoridad regulatoria pretende imponernos afecta de manera directa al desempeño de nuestra labor más aún cuando por la crisis actual tanto por el desabastecimiento de diésel y falta de liquidez de dólares americanos, los repuestos, insumos, y partes automotrices han subido su precio en más del doble, logrando afectarnos económicamente directamente, por lo que una sanción económica comprometería de sobremanera la rentabilidad de nuestra institución.



14. Que por nota ATT-DJ-N LP 1062/2025 de 03 de septiembre de 2025, el Director Ejecutivo de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes remitió antecedentes del Recurso Jerárquico al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (fojas 114).

15. Que a través de Auto RJ/AR-69/2025, de 30 de octubre de 2025, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, admitió y radicó el Recurso Jerárquico interpuesto por Marcos Lanza Rivera, en contra de la Resolución Administrativa de Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 63/2025 de 20 de agosto de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (fojas 115).

CONSIDERANDO: que analizados los antecedentes del Recurso Jerárquico motivo de autos y lo expuesto en el Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 03/2026 de 13 de enero de 2026, se tienen las siguientes consideraciones:

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 parágrafo 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. Que Parágrafo I del artículo 91 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE, aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003, dispone que, se 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. (...)

7. Que, el inciso c) del Parágrafo II del artículo 91 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo para el SIRESE, aprobado por el Decreto Supremo N° 27172 de 15 de septiembre de 2003, dispone que, se resolverá el Recurso Jerárquico, rechazando el recurso confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnando.

8. Que el Decreto Supremo N° 4857 de 06 de enero de 2023, que establece la Estructura organizativa del órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, en el artículo 63, prevé: Las atribuciones de la Ministra (o) de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en el marco de las competencias asignadas al nivel central por la Constitución Política del Estado, son las siguientes: inciso u) Resolver recursos jerárquicos interpuestos contra las resoluciones que resuelvan los recursos de revocatoria, emitidas por la Directora o Director Ejecutivo de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes -ATT.





9. Que una vez referidos los mencionados antecedentes y la normativa aplicable, corresponde analizar los argumentos expuestos en el Recurso Jerárquico, de lo que se obtiene lo siguiente:

10. El recurrente manifiesta en su primer argumento invoca los artículos 131 y 133 de la Ley N° 165:

"(...) resulta necesario invocar los art. 131 en su inciso a) y 133 en su inciso b), los cuales refieren lo siguiente:

"ARTICULO 131. (CAUSALES DE LIBERACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES). - Se consideran las siguientes causales de liberación de responsabilidad:

- a) **Ante la demora y/o cancelación por causas de fuerza mayor, tales como problemas meteorológicos, **conmociones sociales**, actos de terrorismo o sabotaje, accidentes en infraestructuras que interfieran las operaciones, restricciones, contingencias técnicas no atribuibles al mantenimiento preventivo deficiente o cualquier otro hecho que perjudique la normalidad de las operaciones que no pueda ser controlado directamente por los operadores...**" (las negrillas son nuestras).

"ARTÍCULO 133. (OBLIGACIONES DEL OPERADOR DEL SERVICIO). - El operador del servicio de transporte, de los servicios complementarios o auxiliares al servicio de transporte, en cuanto corresponda, tendrá las siguientes obligaciones:

- b) **Cumplir la hora de salida señalada en el pasaje, excepto por causas no atribuibles al operador (caso fortuito y/o fuerza mayor) ..."** (las negrillas son nuestras).

"ARTÍCULO 14. II (INFORMACION AL USUARIO). - II. El operador tiene la obligación de informar al pasajero antes del inicio y durante el viaje lo siguiente:

- b) **Demoras y/o cancelaciones, nueva hora de salida u otros aspectos relacionados con el viaje"** (las negrillas son nuestras).

Asimismo, para una correcta valoración necesariamente debemos mencionar la definición de "Caso fortuito" que el Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Terrestre aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 266, de 14 de agosto de 2017, el cual expresa: "Caso fortuito. Aquellos sucesos que no hubieran podido preverse o que previstos no han podido evitarse. Se considera fortuito el hecho causado por accidentes, bloqueos de carretera, conmociones sociales, sin que medie dolo ni culpa por parte del operador."

De lo vertido se puede evidenciar la incoherencia con la cual la autoridad valoró los fundamentos vertidos, puesto que la coyuntura actual se enmarca de manera íntegra con la definición citada, aclarando que, si bien el desabastecimiento es de conocimiento general en teoría debería poder ser previsto, sin embargo, en la realidad resulta imposible prever cuando los autos cisternas llegarán a las estaciones de servicio, y esta situación es la que nos afecta de gran manera, y logra poner en riesgo los itinerarios que usualmente cumplimos, en ese contexto debemos remitirnos a los hechos acontecidos en la fecha de la supuesta infracción. Respecto al argumento expuesto, los hechos acontecidos en la fecha de la supuesta infracción establecen que el operador salió de la Terminal de la ciudad de La Paz a las 19:45 cumpliendo el horario de salida aprobado en el itinerario, arribando a la Terminal Metropolitana de El Alto a las 20:42, en la cual permaneció hasta que retoma el viaje a la ciudad de Sucre a horas 21:50, de acuerdo al Informe del Jefe de la Unidad de Operaciones de la Entidad Descentralizada Terminal Metropolitana de El Alto cursante a fojas 03 a 06, con 32 pasajeros, según el listado cursante a fojas 002 del expediente, entre otras pruebas. Asimismo, en la inspección realizada el 29 de septiembre de 2024, se informó que la demora en la Terminal Metropolitana de El Alto se debía a la búsqueda de pasajeros.





De acuerdo a estos hechos, ha quedado demostrado que efectivamente el operador incumplió el itinerario de puntualidad y/o cancelación aprobados por la autoridad competente, al haber realizado una parada intermedia en la Terminal Metropolitana de El Alto, injustificada, cuando el itinerario aprobado por el Viceministerio de Transportes no establece paradas intermedias entre La Paz y Sucre, y, adicionalmente, demoró una hora en retomar el viaje desde la mencionada terminal de la ciudad de El Alto.

En ese contexto, el operador invoca eximentes de responsabilidad por caso fortuito, toda vez que la demora se habría debido a la falta de combustible y que, según afirma, el cambio de bus era inviable, razón por la cual el itinerario proyectado se vio afectado.

Al respecto, si bien es cierto que, en la fecha de ocurrido el hecho, existía una crisis de disponibilidad de combustible de manera regular a nivel nacional, siendo un hecho fuera del control del operador, el lograr cargar combustible o no a pesar de realizar las filas respectivas, pudiendo ser ésta una causal de eximente de responsabilidad; también es cierto que, en el presente caso, no obstante de lo antes señalado, el Bus con Placa de control 5756 GDP optó por iniciar viaje, el cual sí salió de la Terminal de Buses de La Paz en horario de partida señalado a las 19:45, sabiendo que no contaba con el combustible necesario y suficiente para cumplir a cabalidad el itinerario aprobado por el Viceministerio de Transportes, La Paz – Sucre, de manera que llegare a culminar el viaje hasta la ciudad de Sucre sin paradas intermedias.

Por propia decisión del operador inició el viaje y además, realizó una parada intermedia no autorizada por más de una hora en la Terminal Metropolitana de El Alto “para buscar más pasajeros”, conforme alegó su dependiente en la fecha de viaje y consta en el Acta de inspección. Todos estos son hechos voluntarios, que se encuentran dentro de su control, a más que fueron planificados, en tanto señala que al partir de la ciudad de La Paz solicitó el bus de relevo por “emergencia latente” y que, se muestra que, esencialmente, podrían haber sido evitados, con lo cual, queda demostrado que no pueden ser considerados a la luz del eximente de caso fortuito, corroborando que no se asumieron los recaudos necesarios para cumplir el itinerario asignado en los términos en los que se encuentra aprobado por la Autoridad Competente del sector.

El operador durante la tramitación del proceso no ha aportado prueba alguna, que demuestre que, no había forma de evitar tanto la parada en la ciudad de El Alto, así como la demora de más de una hora en retomar el viaje.

Por lo analizado de los hechos del caso, la secuencia de hechos obedecen a decisiones voluntarias conociendo las consecuencias de ellas, por lo que se verifica que éstos no se adecuan ni subsumen a la definición de caso fortuito, siendo evidente la falta de previsión del operador para dar cumplimiento al itinerario aprobado, por lo que no se observa incoherencia en la decisión asumida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, habiendo valorado de manera adecuada los elementos fácticos y legales del caso.

11. El operador alega que *“El informe emitido por el conductor de nuestro Sindicato aclara extremos de vital importancia puesto que aclara y dilucida la razón de su espera en la Terminal Metropolitana de El Alto, remarcando que, si bien estuvo formado en fila durante horas para cargar combustible, lastimosamente la cisterna no llegó a tiempo y esto complicó de sobremanera a los conductores ya que tenían agendado un viaje a la ciudad de Sucre a horas 19:45 pm., razón por la cual tuvieron que abandonar la fila que hicieron durante horas, acto seguido se dirigieron a la terminal de la ciudad de La Paz para **iniciar su viaje**, cabe aclarar que **solicitaron un bus de relevo por la emergencia latente**, sin embargo el bus encargado del auxilio no alcanzó a llegar a tiempo, así que se tuvo que ultimar recursos y se utilizó el vehículo carguero encargado únicamente avanzar en la fila para apresurar el avance, haciendo el cambio de lugar con este **se logró cargar el combustible y emprender el viaje con normalidad**, asimismo el conductor adjunta planilla de pasajeros con firmas que firman como constancia de aceptación de la demora, remarcando que estos sucesos demuestran que nuestro Sindicato hace lo posible por prever la situación y evitar cualquier perjuicio, sin*



embargo al tratarse de una crisis tan profunda en ocasiones las medidas adoptadas no son suficientes para evitar la afectación, en esta ocasión el Omnibus objeto de los cargos, es decir el bus con placa de control 5756 - GPD, aclarando en síntesis que se ultimaron recursos para cumplir con los itinerarios.

En relación a este alegato, corresponde referirse al análisis realizado en el punto precedente, toda vez que, si bien el informe presentado por Reynaldo Aduviri Quispe reafirma lo manifestado por la empresa en el proceso en relación a la imposibilidad de haber cargado combustible antes de la salida de la Terminal de Buses de La Paz, también confirma que el operador decidió salir de la misma sin el suficiente combustible necesario para llegar a destino conforme a itinerario aprobado, realizando una parada fuera del itinerario en la Terminal Metropolitana de El Alto, demorando la salida de la misma más de una hora; asimismo, no obstante de haber argumentado que una vez cargado combustible recién retomó el viaje, en el proceso no cursa prueba al respecto que el Regulador hubiera omitido considerar, factura que haga constancia de fecha y hora del referido carguío de combustible, que una vez realizado había reiniciado viaje, además que ello, contradice su argumento inicial de que había parado en El Alto por "pasajeros", después de haber llegado a la Terminal Metropolitana de El Lato a horas 20:

Por tanto, siendo incongruente las argumentaciones presentadas en su defensa entre lo alegado a momento de contestar la formulación de cargos con lo manifestado en el Recurso Jerárquico, además carentes de veracidad documentada, se tiene que, de igual manera resulta inconducente a su defensa y no desvirtúa el cargo formulado y el análisis realizado por el Ente Regulador, la constancia de aviso al usuario respecto a demora en el itinerario, que señala que la demora sería de 50 minutos desde la Terminal de Buses de La Paz, pero conforme a la revisión de los hechos, es verdad material que no hubo demora en la Terminal de Buses de La Paz, sino que realizó una parada intermedia en la que demoró más de una hora.

Por tanto, queda demostrado que la valoración de los hechos por parte de la ATT durante el proceso sancionador fue adecuada, toda vez que fue decisión voluntaria y consciente del operador incumplir con el itinerario aprobado por el Viceministerio de Transporte, al realizar una parada intermedia no autorizada en el itinerario conforme se encuentra aprobado, en la Terminal Metropolitana de El Alto, a sabiendas conforme el mismo argumenta, que no contaba con el combustible suficiente para cumplir con el itinerario de viaje hasta destino en la ciudad de Sucre.

12. El recurrente manifiesta: *"Asimismo, debemos aclarar a su autoridad que el Sr. Reynaldo Aduviri Quispe conductor titular del ómnibus se retiró de nuestro sindicato en el mes de octubre del 2024, sin embargo, en el mes de agosto de la gestión en curso regresó a nuestra institución, por lo cual emite el informe recién cuando regresa a trabajar en el Sindicato otorgando a su informe la calidad de prueba de reciente obtención como así lo faculta la ley el art. 46 de la ley 2341 (...). Asimismo, invocamos a la causa la Sentencia Constitucional N° SC 1642/2010-R, la cual expresa lo siguiente: SC 1642/2010-R, refiriéndose a la actividad probatoria aplicable las causas de naturaleza administrativa-tributaria, estableció que "de manera excepcional se admitirán las pruebas no presentadas antes de la emisión de la Resolución Determinativa, siempre y cuando el sujeto pasivo cumpla con los siguientes aspectos: a) pruebe que la omisión no fue por causa propia; y b) cumpla con el juramento de reciente obtención", presupuestos procedimentales que no constituyen simples formalidades sino por el contrario implican verdaderas garantías procedimentales que tienen por finalidad asegurar el principio de preclusión y consagrar el principio administrativo de eficacia reconocido por el art. 4 inc. j) de la LPA, principio que forma parte de las reglas de un debido proceso en sede administrativa."*

En el presente caso, cabe aclararle al Recurrente que, en primer lugar el hecho de una desvinculación de un bus no le exime de producir prueba que conoce de antemano debe recabarse del conductor implicado en el hecho más cuando fue objeto de inspección en el día de viaje el 29 de septiembre 2024, por lo que, contrario a lo alegado por el ahora Recurrente no es prueba de reciente obtención, toda vez que para la emisión del mismo no es requisito



que el Señor Reynaldo Aduviri Quispe sea personal dependiente de la empresa a momento de emitir un informe circunstanciado y documentado de los hechos, por lo que pudo emitir el informe de igual forma durante la tramitación del proceso sancionador.

No obstante, en los actuados de la causa se constata que dicho informe fue considerado y valorado sus efectos como defensa, sin que logre desvirtuar el análisis realizado por la ATT respecto a la comisión de la infracción.

13. Trans Copacabana I MEM señala en su Recurso Jerárquico: "Asimismo debemos indicar que la autoridad ignora por completo el principio de informalidad que rige todo proceso administrativo solicitamos a su autoridad tome en cuenta lo vertido puesto que nuestra institución únicamente busca desempeñar su labor por el bien de todos nuestros trabajadores y usuarios que confían en nosotros por la calidad de servicio que ofrecemos, Al respecto cabe hacer referencia a la SC 0642/2003-R de 8 de mayo, que en relación al principio de informalismo estableció que: "...el principio de informalismo consiste en la excusación de la observancia de exigencias formales no esenciales y que pueden cumplirse después, por ejemplo la errónea calificación del recurso (Juan Francisco Linares, Derecho Administrativo, Editorial Astrea, pág. 348); la excusación referida, debe ser interpretada siempre a favor del interesado o administrado, pues traduce la regla jurídica in dubio pro actione, o sea, de la interpretación más favorable al ejercicio al derecho a la acción, para asegurar, más allá de las dificultades de índole formal, una decisión sobre el fondo de la cuestión objeto del procedimiento. Por consiguiente, en virtud a ese principio de informalismo, la autoridad administrativa podrá interpretar el recurso no de acuerdo a la letra del escrito, sino conforme a la intención del recurrente, corrigiendo equivocaciones formales de los administrados...", aspecto que debe entenderse siempre a favor del administrado con la limitación de no suplir la dejadez o negligencia del mismo en el cumplimiento de formalidades esenciales. Asimismo, debemos referir que la SC 0992/2005-R de 19 de agosto, respecto a la aplicación práctica del principio de informalismo expresó: "i) no es preciso calificar jurídicamente las peticiones; ii) los recursos pueden ser calificados erróneamente, pero han de interpretarse conforme la intención del recurrente, y no según la letra de los escritos; iii) la administración tiene la obligación de corregir evidentes equivocaciones formales;" (las negrillas son nuestras). Dejando en evidencia que la autoridad está obligada a valorar nuestras pruebas más aun cuando la misma Constitución Política del Estado vela por el Derecho al trabajo refiriendo lo siguiente: (...) menciona los artículos 9 de la Constitución Política del Estado y 46 de la Ley General del Trabajo."

De la revisión del pronunciamiento de la ATT, los recursos de impugnación interpuestos y de las pruebas de cargo y descargo cursantes en el expediente, no se evidencia cuál sería la actuación del procedimiento en la cual debiera haberse aplicado los referidos principios, qué prueba considera que no fue valorada por el Ente Regulador, ya que de acuerdo al análisis expuesto en cada acto administrativo, se han considerado todos los elementos fácticos y la verdad material de los hechos, principalmente en cuanto a la defensa del Operador, a más de lo probado para la sanción impuesta y posteriormente confirmada dentro del Recurso de Revocatoria respectivo.

Por otra parte, el principio de informalismo, conforme lo establece la Sentencia Constitucional mencionada por el recurrente en el recurso que ocupa el presente análisis, entre otras, dispone en qué circunstancias puede y debe ser aplicado el mismo: "i) no es preciso calificar jurídicamente las peticiones; ii) los recursos pueden ser calificados erróneamente, pero han de interpretarse conforme la intención del recurrente, y no según la letra de los escritos; iii) la administración tiene la obligación de corregir evidentes equivocaciones formales;". En el presente caso, no hay error en la interposición de los recursos de impugnación, habiendo sido interpuesto el Recurso Jerárquico de manera correcta, por lo que no requiere interpretación alguna para su tramitación, la petición es clara, por lo que no requiere corrección de alguna equivocación formal.



Por consiguiente, al no haber aclarado con precisión a cuál error o equivocación se refiere y que necesita una interpretación distinta a la expuesta, no es pertinente ingresar en un mayor análisis.

14. Otro de los argumentos expuestos en el Recurso Jerárquico señala: *"Entendiendo que toda autoridad Regulatoria, Ministerio y toda institución dependiente del gobierno central tiene el deber de garantizar el desempeño de un trabajo digno, en consecuencia la fuente laboral y estabilidad económica de nuestros más de 300 trabajadores dependen de los viajes que realizamos diariamente, y la sanción que la autoridad regulatoria pretende imponernos afecta de manera directa al desempeño de nuestra labor más aun cuando por la crisis actual tanto por el desabastecimiento de diésel y falta de liquidez de dólares americanos, los repuestos, insumos, y partes automotrices han subido su precio en más del doble, logrando afectarnos económicamente directamente, por lo que una sanción económica comprometería de sobremanera la rentabilidad de nuestra institución."*

En relación al argumento e interpretación de materia constitucional expuesta, es pertinente considerar que el artículo 46 de la Constitución Política del Estado establece: *"I. Toda persona tiene derecho:*

1. *Al trabajo digno, con seguridad industrial, higiene y salud ocupacional, sin discriminación, y con remuneración o salario justo, equitativo y satisfactorio, que le asegure para sí y su familia una existencia digna.*
 2. *A una fuente laboral estable, en condiciones equitativas y satisfactorias.*
- II. *El Estado protegerá el ejercicio del trabajo en todas sus formas.*
- III. *Se prohíbe toda forma de trabajo forzoso u otro modo análogo de explotación que obligue a una persona a realizar labores sin su consentimiento y justa retribución."*

En ese marco, no es correcto afirmar que el Estado, a través de sus Entidades, debe garantizar el desempeño de un trabajo digno, sino que el Estado protegerá el ejercicio del trabajo en todas sus formas, siempre que éste sea una actividad lícita y en condiciones que no perjudique al bien colectivo, según el artículo 47 de la Constitución Política del Estado. Por tanto, las actividades de control, fiscalización y supervisión de la prestación de los servicios públicos con sometimiento a legalidad, no son contrarias a la protección del ejercicio del trabajo, sino que son complementarias al precautelar los derechos tanto de usuarios como de operadores, máxime si el servicio de transporte es un servicio público de interés colectivo, cuya continuidad y regularidad cumplida en sometimiento a legalidad, permiten el ejercicio del derecho a trabajo digno.

El Estado Plurinacional es un Estado de Derecho, en el que particulares como públicos están sometidos al cumplimiento de lo dispuesto por las normas y su incumplimiento es sancionado, como en el presente caso que, ante el incumplimiento del itinerario conforme se encuentra autorizado, Trans Copacabana I MEM fue sancionada conforme a derecho.

15. Por todo lo referido y conforme al Informe Jurídico MOPSV-DGAJ N° 03/2026 de 13 de enero de 2026, en el marco del inciso c) del parágrafo II del artículo 91 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 27172, corresponde rechazar el Recurso Jerárquico interpuesto por Marcos Lanza Rivera, en representación legal del Sindicato Mixto Trans Copacabana I MEM – Flota Trans Copacabana I MEM, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 61/2025 de 13 de agosto de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado.

POR TANTO:

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

RESUELVE:

UNICO. – **Rechazar** el Recurso Jerárquico interpuesto por Marcos Lanza Rivera, en



representación legal del Sindicato Mixto Trans Copacabana I MEM – Flota Trans Copacabana I MEM, en contra de la Resolución Revocatoria ATT-DJ-RA RE-TR LP 61/2025 de 13 de agosto de 2025, emitida por la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, toda vez que no se cumplió con el requisito esencial para la interposición de un Recurso Jerárquico, como son los plazos que establecen la Ley.

Comuníquese, regístrese y archívese.

9


Mauricio Zamora Liebers
MINISTRO
Min. Obras Públicas, Servicios y Vivienda
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

