

RESOLUCION ADMINISTRATIVA RARR-ANH-DJ No. 0081/2015
La Paz, 12 de junio de 2015

VISTOS Y CONSIDERANDO:

El recurso de revocatoria interpuesto por YPFB Transporte S.A (YPFB Transporte), cursante de fs. 17 a 21 de obrados, contra la Resolución Administrativa ANH N° 1532/2014 (RA 1532/2014) de 11 de junio de 2014, cursante de fs. 2 a 3 de obrados, y su Anexo cursante de fs. 4 a 9 de obrados, emitida por la Agencia Nacional de Hidrocarburos (Agencia), sus antecedentes, las leyes y preceptos legales cuya contravención se acusa, y;

CONSIDERANDO:

Que mediante la citada RA 1532/2014 la Agencia resolvió lo siguiente: "... SEGUNDO.- Aprobar el documento denominado "NORMAS DE LIBRE ACCESO EN BOLIVIA (NLA)", el mismo que en Anexo, forma parte de la presente Resolución Administrativa. ...".

CONSIDERANDO:

Que mediante memorial presentado el 9 de julio de 2014, cursante a fs. 11 de obrados, YPFB Transporte solicitó aclaración de la RA 1532/2014. Por lo que mediante Auto de 18 de julio de 2014, cursante a fs. 15 de obrados, el mismo dispuso lo siguiente: "PRIMERO.- Aclarar que la Fecha de inicio de Servicio es a partir de la aprobación del Contrato de parte del Ente Regulador. SEGUNDO.- Rechazar la solicitud de Aclaración, respecto a la Ampliación de Capacidad y Modificación de los TCGS planteado en el memorial de referencia por la empresa YPFB TRANSPORTE y ESTESE a lo dispuesto en la Resolución Administrativa ANH N° 1532/2014 de 11 de junio de 2014".

CONSIDERANDO:

Que mediante decreto de 18 de agosto de 2014, cursante a fs. 48 de obrados, esta Agencia admitió el recurso de revocatoria interpuesto por YPFB Transporte contra la RA 1532/2014.

CONSIDERANDO:

Que entrando al análisis de los elementos substanciales, se establecen los siguientes fundamentos jurídicos:

Con carácter previo cabe establecer que el Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos (RTHD), aprobado por el D.S. 29018 de 31 de enero de 2007, responde a la Ley de Hidrocarburos 3058 y al D.S. 28701 que dispone la nacionalización de los recursos naturales del país, la recuperación de la propiedad de los hidrocarburos, así como el control y la dirección de la cadena hidrocarburífera a cargo del Estado en todo el país. Este el nuevo escenario y por ende la necesidad de adecuarse a la nueva política hidrocarburífera, tomando en cuenta que las anteriores Normas de Libe Acceso -agosto de 2002- fueron emitidas acorde al anterior RTHD aprobado mediante D.S. 26116 de 16 de marzo de 2001. En este sentido no corresponde hacer una comparación entre ambas NLA, por cuanto las últimas responden a un nuevo contexto y cuya normativa debe ser ineludiblemente aplicada por el ente regulador. Por tanto, las NLA aprobadas mediante Resolución Administrativa N° 1532/2014 tuvo como finalidad adecuarse al actual RTHD aprobado mediante D.S. 29018 de 31 de enero de 2007. Esta adecuación supone por cierto algunos cambios con relación a las anteriores NLA, empero ello no significa que exista vulneración alguna al régimen jurídico aplicable, como erróneamente pretende la recurrente.

Cabe establecer además, que la falta de fundamentación o motivación que aduce la recurrente como principal argumento en su recurso de revocatoria, no es viable en atención a lo señalado anteriormente, toda vez que este órgano administrativo se limitó en aplicar y establecer las normas conforme a las previsiones contenidas en el RTHD de enero de 2007. Por lo que la recurrente no puede pretender en forma generalizada y sin sustento jurídico alguno que la respalde que la RA 1532/2014 carece de fundamentación o motivación, lo que constituye a todas luces en un despropósito jurídico. La observación respecto a la falta de fundamentación de un acto administrativo debe ser precisa y no difusa. Sin perjuicio de ello y no obstante que correspondería rechazar in limine el presente recurso de revocatoria, corresponde establecer lo siguiente:

El artículo 6 (Definiciones y Denominaciones) del RTHD, con relación las Normas de Libre Acceso preceptúa que: "Son las normas establecidas por el Ente Regulador mediante Resolución Administrativa, mismas que deben ser adecuadas por dicha institución conforme a las previsiones del presente Reglamento".

El artículo 9 (Funciones) del mismo cuerpo legal dispone que: "Sin perjuicio de sus atribuciones, el Ente Regulador deberá: ... h) Determinar los aspectos de calidad, técnicos, económicos y operativos en la definición de las condiciones para la aplicación del principio de Libre Acceso".

El artículo 46 (Libre Acceso) del RTHD preceptúa lo siguiente: " ... III. El derecho al Libre Acceso está sujeto a las disposiciones establecidas en las Normas de Libre Acceso aprobadas por el Ente Regulador".

El artículo 49 (Aprobación y normas aplicables) del RTHD establece que: "I. El Ente Regulador aprobará los TCGS, modelos de Contrato en Firme e Interrumpible y los contratos de Servicios en Firme, así como cualquier cambio propuesto sobre dichos documentos conforme al procedimiento establecido por las Normas de Libre Acceso, requiriendo que exista consistencia entre los mismos. II. Cuando se trate de ampliación de capacidad de un ducto, los concesionarios deberán sujetarse a lo establecido en las Normas de Libre Acceso y el presente Reglamento".

La normativa citada precedentemente es clara y precisa al establecer la facultad que tiene el ente regulador de establecer las Normas de Libre Acceso, determinar los aspectos de calidad, técnicos, económicos y operativos en la definición de las condiciones para la aplicación del principio de Libre Acceso, y la aprobación de los TCGS, modelos de Contrato en Firme e Interrumpible y los contratos de Servicios en Firme, entre otros.

Respecto a la falta de motivación en la definición de "cargador", la recurrente indica lo siguiente:

Como se evidencia de las NLA, en la definición de Cargador no se ha exigido que se halle previamente registrado ante la ANH tal como lo define específicamente el RTHD. Los motivos de tener una definición diferente en dos normas no se encuentra explicada en la Resolución Administrativa ni en sus Informes, situación por lo que consideramos que existe un vicio en el objeto del Acto Administrativo, más aun tomando en cuenta que el hecho de que un Cargador supone un control previo administrativo que lo habilita a ser Parte en los Contratos de Transporte.

Al respecto cabe establecer lo siguiente:

El art. 6 (Definiciones y Denominaciones) del RTHD define al Cargador como: "Es el que contrata el servicio de transporte y debe estar registrado en el Ente Regulador".

El Anexo de las NLA define en su punto 1 al Cargador como: "Es el que contrata el servicio de transporte por Ductos".

Por lo que, la definición de Cargador contemplada en las NLA no contradice la definición establecida en el RTHD, tomando en cuenta que a partir de la promulgación del D.S 28701 y el artículo 361 de la Constitución Política del Estado vigente, se establece que YPFB en su condición de brazo operativo del Estado está facultada para realizar la cadena productiva de hidrocarburos y su comercialización, constituyéndose por tanto, en el único cargador.

Por tanto, no siendo cierto ni evidente que se tenga una definición diferente en dos normas, no amerita motivación o explicitación alguna al respecto, como erróneamente pretende la recurrente.

Respecto a la falta de motivación en la fecha de inicio del servicio, la recurrente indica lo siguiente:

Teniendo en cuenta lo dispuesto por las NLA y la Resolución Complementaria, la fecha de Inicio del Servicio sería a partir de la aprobación del Contrato por el Ente Regulador. Al respecto, corresponde tener presente que dicha norma no se adecúa a la realidad operativa por dos razones; la primera se encuentra reatada al hecho de que en la mayoría de las ocasiones la fecha de inicio del servicio obedece a aspectos netamente constructivos de las ampliaciones de capacidad ó en relación a los aspectos operativos, que en muchos casos están sujetos a la otorgación de licencias de operación que deben ser previamente aprobadas por la ANH, y la segunda es que no necesariamente el Cargador toma conocimiento oportuno de la aprobación del Contrato por parte de la ANH.

En lo referente al primer aspecto, debe tomarse en cuenta que actualmente la fecha de Inicio del Servicio de Transporte de Hidrocarburos se encuentra sujeta a ciertas condiciones suspensivas, las cuales generalmente se encuentran relacionadas con la terminación de las etapas constructivas de los proyectos de ampliación de capacidad por parte del Concesionario, resultando inexplicables los motivos por los cuales se ha dispuesto una nueva modalidad de notificación de la fecha de Inicio del Servicio.

Por otra parte, no resultaría operativamente válido que la fecha de Inicio del Servicio ingrese en vigencia con la notificación del Cargador al Concesionario. En la anterior normativa, la fecha de Inicio del Servicio se encontraba supeditada a la aprobación previa de la ANH, pero se aplicaba al día siguiente que el Concesionario notificaba al Cargador dicha aprobación, de esta manera el Cargador tomaba oportuno conocimiento de la fecha de Inicio del Servicio.

Si revisamos la Resolución Administrativa o el Informe que acompaña la misma, no encontraremos la razón técnica o legal para cambiar la modalidad actual de notificación de la fecha de Inicio del Servicio, esta situación nos impide comprender las razones del acto administrativo recurrido y nos priva del derecho de hacer uso adecuado de nuestro recurso, situación que nos obliga a reclamar por la motivación del Acto Administrativo.

Por otra parte, no se tiene explicación ni precisión sobre los aspectos que hubiesen motivado a establecer que YPFB, excepcionalmente, pueda comunicar la fecha de Inicio del Servicio. En efecto y para comprender esta disposición debería haber existido una explicación técnica que fundamente tal decisión para permitir una adecuada evaluación por parte del Concesionario, toda vez que dicha disposición parecería irracional e ingresaría en contradicción con el propio texto de las NLA.

Al respecto cabe establecer lo siguiente:

De la lectura y el análisis del punto 8.6 del Anexo de la Resolución Administrativa 1532/2014, se establece que la misma no contradice lo expresado por YPFB Transporte, toda vez que, la motivación de dicho punto fue la de prever la continuidad del servicio, cuando, de manera excepcional la aprobación del contrato fuera posterior a la fecha de Inicio del Servicio estipulado en el mismo.

Bajo el principio de continuidad del servicio, la Resolución establece que de acuerdo al artículo 54 del RTHD, el Concesionario de Transporte de Hidrocarburos por Ductos no podrá interrumpir el servicio.

Por otra parte, no resulta evidente que la fecha de inicio de los contratos dependa de la obtención de la licencia de operación de un ducto o la aprobación de un proyecto por parte de la ANH, toda vez que los contratos actualmente vigentes sólo consideran volúmenes globales por tipo de mercado.

De la revisión de la Resolución Administrativa impugnada, se establece que la misma no establece una modalidad de notificación de la fecha de inicio del servicio, puesto que la misma se encuentra claramente establecida en los contratos de servicio. Al respecto, la empresa está confundiendo la notificación de manera excepcional por parte de YPFB a la ANH, como la única modalidad posible.

Respecto a la fecha de inicio del servicio comunicada por YPFB, la recurrente indica lo siguiente:

De acuerdo a lo establecido en el numeral 8.6, se establece la posibilidad excepcional de que YPFB comunique al Concesionario la fecha de Inicio del Servicio, al respecto debe tenerse presente que la fecha de Inicio del Servicio actualmente se encuentra reatada a aspectos operativos y no necesariamente a la necesidad del servicio por parte del Cargador.

En ese entendido, tener una norma que establezca una excepción sin que se precise los casos concretos en los que pueda operar la misma la consideramos no racional ni razonable, debido a que conlleva el peligro de que sea cualquier motivo discrecional el que permita al Cargador fijar la fecha de Inicio del Servicio, adelantando por ejemplo el inicio de una ampliación de capacidad.

Por lo expuesto, consideramos necesario dejar sin efecto dicha disposición y reemplazarla por una disposición motivada que especifique los casos concretos en los cuales operaría esa modalidad, a objeto de brindar certidumbre sobre la ejecución de proyectos y proyecciones acostumbradas en el sector.

Al respecto cabe establecer lo siguiente:

Se reitera que la comunicación a la ANH de la fecha de Inicio del Servicio según lo establecido en el punto 8.6 de la RA 1532/2014 es de manera excepcional, la cual debe ser consensuada entre el Cargador y el Concesionario de Transporte.

Al respecto, la motivación del citado punto 8.6 fue la de prever la continuidad del servicio, cuando, de manera excepcional la aprobación del contrato fuera posterior a la fecha de inicio del servicio estipulado en el mismo.

Respecto al plazo del contrato firme, la recurrente indica lo siguiente:

El proyecto de las Normas de Libre Acceso fue socializado a través de reuniones llevadas a cabo con el Ente Regulador; en las mismas se expuso a la ANH de manera amplia e insistente, la necesidad de que no exista una discontinuidad en la aplicación de las Normas de Libre Acceso, y que las mismas se ajusten a la nueva realidad institucional y legal del sector, debiendo prever, entre otros aspectos que el plazo de los contratos de transporte sea lo suficientemente amplio de manera que permita recuperar las inversiones que realicen los Concesionarios en las ampliaciones de capacidad y otros proyectos, debido a que de no contemplarse tal aspecto, resultaría más oneroso para el Concesionario financiar los diferentes proyectos que actualmente son requeridos por la coyuntura del sector. Es previsible que al acudir a fuentes de financiamiento bancario, sea

en el sistema financiero nacional o en la banca internacional, se incrementen los costos financieros emergentes de una mayor tasa de interés a los créditos al no contar con el respaldo de contratos de transporte de largo plazo, lo cual repercutiría en última instancia en la tarifa de transporte, atentando de esta manera al principio tarifario establecido en el artículo 92 inciso a) de la Ley de Hidrocarburos.

De manera particular, consideramos que las ampliaciones de capacidad deben contar con contratos de transporte de largo plazo, suscritos antes de dar inicio a la ampliación, de tal manera que se asegure la ejecución de la ampliación, de manera oportuna, eficiente y eficaz, al mínimo costo posible, incluyendo el costo de la contratación del financiamiento.

Al no prever las NLA que los Contratos de Transporte sean de un plazo acorde a las necesidades de financiamiento, se estaría en contra de lo dispuesto en la Ley de Hidrocarburos (inciso a) del artículo 92) y en el RTHD (art. 6 definición de Tarifa Base y art. 62).

En ese entendido consideramos que el acto administrativo carece del elemento jurídico de los actos administrativos denominado "razonabilidad", definido por el artículo 26 inciso e) del D.S. 27113.

En efecto, consideramos que, si solo se reglamenta el plazo máximo de los Contratos de Transporte al tiempo de duración de la Concesión Administrativa, no nos encontraríamos ante una norma de alcance adecuado, pues en la actual coyuntura, lo que urge es contar con una normativa que especifique que los plazos de los Contratos de Transporte estén mínimamente acordes a las inversiones del Concesionario y a la proyección de la demanda de hidrocarburos, sin exceder el plazo de la Concesión Administrativa, y tomando en cuenta que dichos plazos impactan indefectiblemente al monto de evaluarse la capacidad de pago en los contratos de crédito.

Bajo ese marco conceptual consideramos que la ausencia de reglamentación del acto administrativo en lo referente a plazos mínimos no es razonable, por lo que el numeral 3 de las Normas de Libre Acceso, además de no ser motivada se adecúa a la nulidad prevista por el artículo 35 inciso b) de la Ley N° 2341, pues el objeto del mismo no estaría cumpliendo con el fin para el cual ha sido concebido.

Al respecto cabe establecer lo siguiente:

En primer lugar, corresponde aclarar que el objeto de las NLA no es la de establecer mecanismos de recuperación de inversión, asegurar la rentabilidad o un costo de financiamiento, tal como pretende la empresa, por lo que, resulta impertinente la solicitud realizada por YPFB Transporte, y por lo tanto, no existe asidero legal para invocar el inciso b) del artículo 35 de la Ley 2341, con el añadido que la razonabilidad establecido en el citado inciso e) del D.S. 27113 es un principio y no un elemento del acto administrativo, lo que confunde la recurrente.

Por otro lado, la empresa en los argumentos expuestos no considera que los contratos firmados entre cargador y el concesionario de transporte de hidrocarburos por ductos son elaborados en base al RTHD, mismo que estable un plazo de vigencia de la concesión, por tanto, resulta incongruente incorporar en las NLA un plazo mayor a la de su concesión.

Respecto a la publicación del Texto de las Normas de Libre Acceso, la recurrente indica lo siguiente:

En el numeral 4 de las Normas de Libre Acceso, el Ente Regulador ha dispuesto la publicación anual de ciertos datos.

Al respecto, no resulta aplicable disponer la publicación de nuestra Capacidad Contratada y la Capacidad Disponible por tramos debido a que en la actualidad, la Capacidad Contratada a YPFB Transporte es realizada por tipo de servicio (Firme o Interrumpible) y por Mercado (Interno o de Exportación) y no así por tramos, puesto que actualmente al existir un solo Cargador, existe una amplia flexibilidad para las nominaciones del Cargador, lo cual ha permitido optimizar las operaciones de transporte de hidrocarburos por ductos. La norma no debería requerir la publicación de la Capacidad Contratada por tramos, situación que también denota falta de razonabilidad y concordancia con el actual contexto.

Al respecto cabe establecer lo siguiente:

YPFB Transporte cuenta con la información solicitada de capacidad de transporte por tramos, esta información la ANH requiere para llevar un control de los volúmenes de hidrocarburos transportados en los distintos tramos y a los distintos puntos de consumo (POI's) a nivel nacional, a fin de velar por el abastecimiento del mercado interno. De lo anterior, se tiene que YPFB Transporte con la sumatoria de los volúmenes transportados a cada POI's tiene el volumen global para el mercado interno y externo estipulados en los contratos correspondientes.

Respecto a la aprobación de los TCGS, la recurrente indica lo siguiente:

En el numeral 9.1 de las Normas de Libre Acceso, el Ente Regulador ha dispuesto que los TCGS acordados con el Cargador sean presentados en una copia original o debidamente legalizada, sin embargo no resulta claro ante qué autoridad podrían ser legalizados estos TCGS ni que características tendría una copia original (si debe ser legalizada por el Concesionario o por YPFB), debido a que la propia norma señala como definición en el entendido de que los TCGS son aprobados por la ANH. En consecuencia, el emisor de las mismas es el ente regulador que sería el único facultado para legalizar dicho documento. Tal vez lo que la Autoridad Administrativa ha querido señalar, es que el documento en el que se acuerden los TCGS será objeto de reconocimiento ante una Notaría de Fé Pública, para que dicho acuerdo sea remitido ante la ANH.

Al respecto cabe establecer lo siguiente:

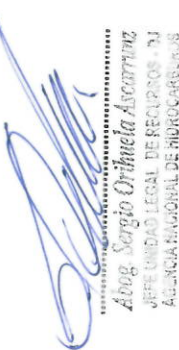
En cuanto a lo señalado por YPFB Transporte respecto al envío de los TCGS, la empresa cuenta con dos alternativas: presentar el original o la copia legalizada por cualquiera de las empresas que suscribió el contrato, lo que no amerita mayores comentarios.

Respecto al objeto incierto en los procedimientos de ampliaciones de Capacidad, la recurrente indica lo siguiente:

El numeral 5 de las Normas de Libre Acceso que ahora se impugnan, ha previsto que el procedimiento de ampliación de capacidad será el establecido en los artículos 43, 44 y 45 del Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos.

Al respecto, conviene tener presente que la normativa a que se hace referencia, no expone ningún procedimiento de ampliación de capacidad que deban seguir el Cargador y el Concesionario, sino que reglamenta el procedimiento de presentación y evaluación de proyectos de ampliaciones y extensiones realizados ante el Ente Regulador, por lo tanto la norma remite a otra norma cuya aplicabilidad en este caso es parcial.

De manera particular, consideramos necesaria la inserción de un procedimiento que reglamente el consenso que debe existir para las ampliaciones de capacidad entre el Cargador y el Concesionario, debiéndose considerar por lo menos los siguientes elementos para los casos de la contratación del servicio cuando exista Capacidad Disponible y también para las situaciones en la que exista la necesidad de una ampliación de capacidad:

- 
- Adolfo Sergio Orihuela Alcarraz
JEFE UNIDAD LEGAL DE RECURSOS
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS
- Solicitud del Cargador al Concesionario, con la anticipación necesaria, para ampliar la capacidad del sistema de transporte, incluyendo los datos de demanda actual y proyectada, por año, ya que el Cargador debería cuantificar las necesidades de mercado y las proyecciones de demanda, por tipo de usuario.
 - El Concesionario debe contar con el plazo necesario para visualizar el proyecto de ampliación de capacidad, incluyendo las necesidades de inversión y financiamiento entre otros aspectos.
 - El proyecto en su etapa de visualización debe ser consensuado con el Cargador, de manera que se asegure tanto el cumplimiento de las necesidades de mercado como el cumplimiento de la normativa técnica en vigencia.
 - La presentación del perfil del proyecto al Ente Regulador, para su aprobación.
 - La suscripción del contrato de servicio firme de transporte.
 - El inicio del proceso de diseño general y detallado, contratación y construcción de las instalaciones requeridas.

A los efectos normativos, debe tenerse presente que el propio artículo 49 del D.S. 29018 prevé que la ampliación de ductos debe sujetarse a lo establecido en las Normas de Libre Acceso y a lo previsto en el Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos, situación de la que se colige claramente la coexistencia de dos normas para dos fines distintos sin la posibilidad de que las Normas de Libre Acceso nos remitan automáticamente al Reglamento de Transporte de Hidrocarburos por Ductos.

Falta de aplicación del Principio de Seguridad Jurídica en las modificaciones de las Normas de Libre Acceso.

Como es de su conocimiento y de conformidad al artículo 4 inciso h) de la Ley N° 2341 como a lo previsto en el artículo 28 párrafo II del D.S. 27113, todo acto administrativo debe guardar estrecha concordancia con normas de carácter constitucional, tal cual es el caso del principio de seguridad jurídica.

Consideramos que existe contradicción entre lo dispuesto en la disposición transitoria segunda y lo dispuesto en los actuales Términos y Condiciones Generales del Servicio (TCGS), pues en la Disposición Transitoria, se establece la posibilidad de que la ANH unilateralmente establezca modificaciones temporales a dicha norma, cuando los actuales TCGS prevén, por ejemplo, la flexibilización de las especificaciones de calidad del hidrocarburo a ser recibido en el sistema de transporte por ductos sin la aprobación previa de la ANH.

Al respecto debe añadirse que un cambio o revocatoria de una anterior situación debería estar adecuadamente fundamentada, aspecto que no ocurre en el presente caso, por lo que además de vulnerarse el principio constitucional de seguridad jurídica también se vulnera el derecho al debido proceso en su componente de la motivación de las resoluciones constitucionales y desarrollo en el numeral II del presente Recurso.

Ausencia de Finalidad por la omisión de un procedimiento de contratación de Capacidad Disponible

De manera análoga a lo señalado anteriormente, las NLA hacen abstracción de un procedimiento específico para la contratación del transporte por ductos cuando exista Capacidad Disponible, aspecto también central a esta norma y cuya omisión podría ocasionar incertidumbre tanto en su aplicación como en la contratación del transporte bajo esta modalidad.

Debe tenerse presente que el hecho de no contar con un procedimiento específico para la contratación de Capacidad Disponible podría generar constantes desacuerdos entre el Cargador y el Concesionario, ocasionando que la norma no pueda ser cumplida para los

fines para los cuales ha sido emitida, distorsionándose el elemento "finalidad" establecido en el artículo 28 de la Ley 2341, y viciando de nulidad el acto administrativo.

Al respecto cabe establecer lo siguiente:

El RTHD en su artículo 6 establece que las NLA son las normas establecidas por el Ente Regulador mediante Resolución Administrativa, mismas que deberán ser adecuadas por dicha institución conforme a las previsiones establecidas en dicho Reglamento.

Asimismo, las anteriores NLA publicada mediante Resolución Administrativa SSDH N° 370/2002 de fecha 19 de agosto de 2002, se encontraban acorde al RTHD aprobado mediante Decreto Supremo N° 26116 de fecha 16 de marzo de 2001. Por tanto, las NLA aprobadas mediante Resolución Administrativa N° 1532/2014 tiene como finalidad adecuarse al actual RTHD aprobado mediante Decreto Supremo N° 29018 de fecha 31 de enero de 2007.

Por lo anteriormente mencionado, la ANH se ratifica en lo establecido en el numeral 5 de las NLA, que dispone remitirse al RTHD para las ampliaciones de capacidad, toda vez que el artículo N° 44 en su Nomen Juris señala: *Procedimiento para ampliaciones y extensiones*" no siendo por lo tanto cierto y evidente que su aplicación sea parcial. En todo caso, la seguridad jurídica se encuentra dada en el propio RTHD que establece un procedimiento y la Constitución Política del Estado que define a YPFB como el brazo operativo del Estado, es decir, como único cargador, por lo que, la seguridad jurídica que tanto invoca la empresa precisamente se encuentra enmarcada en que el acto administrativo (NLA) guarda estrecha concordancia con las normas de carácter constitucional.

Por otra parte, la actual NLA vigente se adecua a lo dispuesto por el RTHD en su artículo 49, al establecer que: "El Ente Regulador aprobará los TCGS, modelos de Contrato en Firme e Interrumpible y los contratos de Servicio en Firme, así como cualquier cambio propuesto sobre dichos documentos conforme al procedimiento establecido por las Normas de Libre Acceso requiriendo que existe consistencia entre los mismos"

Por lo que, los concesionarios de transporte deberán adecuarse a lo establecido en la normativa vigente, es decir que en las actuales NLA no puede existir ningún procedimiento de ampliación de capacidad que deban seguir el cargador y el concesionario.

En este entendido, no corresponde la solicitud realizada por YPFB Transporte respecto al procedimiento específico para la contratación de capacidad disponible, toda vez que conforme al marco constitucional existe un solo cargador, lo que debe ser tomado en cuenta.

CONSIDERANDO:

Que otros argumentos esgrimidos por la recurrente no son conducentes a la materia objeto del presente recurso de revocatoria, lo que no ameritan mayores consideraciones de orden legal.

CONSIDERANDO:

Que conforme a todo lo anterior, corresponde ratificar lo establecido en la RA 1532/2014 en atención a que la misma constituye un acto administrativo emitido por órgano administrativo competente y su contenido se encuadra y guarda debida correspondencia con lo dispuesto por el ordenamiento jurídico vigente (CPE, Ley de Hidrocarburos y RTHD), toda vez que sus actos son proporcionales y adecuados a los fines previstos por el ordenamiento jurídico, en cumplimiento a lo establecido por el artículo 29 de la Ley de

Procedimiento Administrativo, no existiendo por lo tanto nulidad alguna en el acto administrativo emitido, como erróneamente pretende la recurrente.

Tomando en cuenta lo establecido por el referido artículo 6 del RTHD, que define a las Normas de Libre Acceso, como "... las normas establecidas por el Ente Regulador mediante Resoluciones Administrativa, mismas que deberán ser adecuadas por dicha institución conforme a las previsiones del presente Reglamento", se establece inequívocamente que este ente regulador emitió la RA 1532/2014 en estricto apego a lo dispuesto por el RTHD y dentro de los lineamientos de la nueva política nacional de hidrocarburos.

CONSIDERANDO:

Que en virtud a lo dispuesto en el artículo 138 del Decreto Supremo No. 29894 de 7 de febrero de 2009, que determinó la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, se emitió la Resolución Administrativa SSDH No. 0474/2009 de 6 de mayo de 2009 y la Resolución Administrativa ANH No. 0475/2009 de 7 de mayo de 2009, mediante las cuales se adecuó el cambio de nombre de la Superintendencia de Hidrocarburos por el de Agencia Nacional de Hidrocarburos.

POR TANTO:

El Director Ejecutivo Interino de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, en ejercicio de las facultades y atribuciones que la ley le confiere, conforme a lo dispuesto por el inciso i) del artículo 10 de la Ley 1600, y conforme a lo dispuesto por el artículo 89 del D.S. 27172,

RESUELVE:

ÚNICO.- Rechazar el recurso de revocatoria interpuesto por YPFB Transporte S.A, contra la Resolución Administrativa ANH N° 1532/2014 de 11 de junio de 2014, y su Anexo, confirmando en todas sus partes el acto administrativo impugnado, de conformidad a lo establecido por el inciso c), parágrafo II del artículo 89 del Reglamento a la Ley de Procedimiento Administrativo, aprobado mediante el D.S. 27172.

Notifíquese mediante cédula.



Ing. Gary Medrano Villamor.MBA.
DIRECTOR EJECUTIVO a.i.
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS



Sandra Leyton Vela
DIRECTORA JURIDICA
AGENCIA NACIONAL DE HIDROCARBUROS