



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PL-794/25



La paz, 09 de septiembre de 2026

CITE: DIP-FDR-No.0136-20252026



Señor:

Dip. Roberto Julio Castro Salazar

PRESIDENTE

CÁMARA DE DIPUTADOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA

Presente. -

Ref. **PRESENTA PROYECTO DE LEY DE JUBILACION DE CHOFERES
ASALARIADOS Y NO ASALARIADOS.-**

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente, el suscrito Diputado Nacional presenta ante la Cámara de Diputados **EL PROYECTO DE LEY DE JUBILACION DE CHOFERES ASALARIADOS Y NO ASALARIADOS**, en cumplimiento a lo establecido en el Reglamento General de la Cámara de Diputados. Se anexa al presente la documentación establecida como requisito para tal fin.

Sin otro particular y agradeciendo de antemano la atención, me despidó cordialmente.

Atentamente,

D. Felipe Daza Rodríguez
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Cc/Arch
FDR/smhp-
Ref. Abg. Sergio Marcos Huanca Pacohuanca



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
POLÍTICA SOCIAL
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY No.....

“PROYECTO DE LEY DE JUBILACION DE CHOFERES ASALARIADOS Y NO ASALARIADOS”

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PL-794/25

Por mandato imperativo de la norma suprema, Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, y compendio normativo sobre las competencias y atribuciones del Reglamento General de la Cámara de Diputados de la Asamblea Legislativa Plurinacional del Estado Plurinacional de Bolivia, y en estricta atención al “PROYECTO DE LEY DE JUBILACION DE CHOFERES ASALARIADOS Y NO ASALARIADOS”, se tiene:

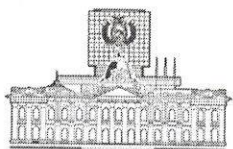
ANTECEDENTES:

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL AUTOTRANSPORTE EN EL MUNDO Y BOLIVIA.

El transporte dependía, en las naciones más adelantadas, de las diligencias tiradas por caballos y los barcos de vela, pues los medios de transporte habían progresado muy poco durante siglos. A partir de la aplicación de la maquinaria de vapor en el transporte, locomotor, y buques, los cambios fueron muy rápidos y se multiplicaron aún más cuando el motor de combustión interna hizo posibles el funcionamiento del transporte motorizado y también de la aviación. Las primeras vías de comunicación sobre la superficie terrestre fueron los “senderos” abiertos por el paso de los hombres primitivos hacia sus lugares habituales de caza y pesca. En esta época, no podía el hombre transportar sus pertenencias sino sobre sus hombros o cabeza; en su avance hacia la civilización domesticó algunos animales de carga como el asno, el buey, el yak, la llama, el caballo, el camello y el mulo.

A inicios del siglo XX, la mancha urbana de la ciudad de La Paz crecía rápidamente, las distancias que los pobladores debían trasladarse para llegar a su destino eran cada vez más largas, por lo cual se demandaba con mayor frecuencia la incorporación de vehículos de transporte rápidos y cómodos. Los carruajes y el sistema de tranvía pudieron atender esta necesidad hasta la década de 1910, pero ingresando a 1920 se registraba con mayor fuerza la participación del automóvil en las actividades ciudadanas, principalmente el automóvil de alquiler. El surgimiento de empresas comercializadoras de este artefacto, además de la aprobación de normativa específica para el automóvil era señal de su creciente importancia en la movilidad urbana de la ciudad de La Paz, pero lo que destacamos en este artículo como característica de este proceso en la ciudad de La Paz es el surgimiento del sujeto colectivo chofer, que a través de su organización y movilización social no solo defendió sus intereses gremiales sino que también facilitó el paso hacia el autotransporte en La Paz de 1920.

Al animal de carga siguió el animal de tiro, cuando el hombre descubrió que sus bestias podían tirar de rastras y trineos. Más tarde, la invención de la rueda fue un avance decisivo en los medios de transporte. En América, a la llegada de los europeos era desconocida la rueda. Los caminos más notables de la antigüedad fueron las vías romanas construidas de piedra, que llegaban a los confines del Imperio Romano. La llegada del Ferrocarril en los comienzos del siglo XIX y del automóvil, en este siglo provocó verdaderas revoluciones en el transporte, así como el desarrollo de la aviación comercial, después de la primera guerra mundial.¹ El ferrocarril es el más importante de los medios de transporte terrestre; el primer tren de servicio público fue inaugurado en Inglaterra en 1825, pocos años después el ferrocarril se había extendido a todos los continentes. Estados Unidos, países



• CÁMARA DE DIPUTADOS •

2025-2026



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

14

europeos, en especial Alemania Federal, después de la Segunda Guerra Mundial, han construido caminos asfaltados de varias vías, que se denominaban autopistas, donde, por reglamento, la velocidad mínima de los vehículos es de cien kilómetros por hora, debido al intenso tráfico y a las necesidades del comercio y de la industria.

La historia del transporte público en Bolivia evolucionó desde carretas y tranvías eléctricos a principios del siglo XX hasta la sindicalización masiva con micros y minibuses, y más recientemente, la llegada de sistemas modernos como teleféricos urbanos y trenes metropolitanos.

Los Inicios y el Tranvía (Siglo XIX a 1950)

Carros y carretas: Tras la fundación de la República, las ciudades dependían de caballos, carruajes y carretas de tracción animal para pasajeros y carga.

Tranvías eléctricos: A inicios del siglo XX (1909 en La Paz y desde antes en Cochabamba), se implementaron tranvías eléctricos modernos que conectaban el centro con los nuevos barrios.

Declive del tranvía: Funcionaron por más de cuatro décadas, pero desaparecieron a mediados del siglo XX debido al crecimiento de las ciudades y la competencia de los primeros buses y automóviles

La Era de los sindicatos y los minibuses (1950 a 2010)

Aparición de los "Colectivos": Surgieron líneas pioneras de transporte con motor, operadas por grupos de vecinos.

Sindicalización: Desde la década de 1980, el transporte urbano pasó a ser dominado fuertemente por federaciones y sindicatos de chóferes.

Proliferación de minibuses: La flota se adaptó con la importación masiva de vagonetas y minibuses usados (conocidos coloquialmente como *trufis* o *micros*), lo que incrementó el tráfico y la congestión en las metrópolis.

Mi Teleférico: En La Paz y El Alto se inauguró en 2014 la red de teleféricos urbanos más larga del mundo para conectar ambas topografías difíciles.

Buses municipales: Se implementaron sistemas de transporte estatal o edil en algunas urbes (como el *Puma Katari* en La Paz).

Orígenes y Primeros Vehículos (1900 - 1930)

Llegada del automóvil: El primer auto en Bolivia llegó en 1904, un modelo del industrial alemán Arthur Posnansky.

Los «chaucheros»: En las décadas de 1910 y 1920, ante el crecimiento de ciudades como La Paz y Oruro, surgieron los taxis de alquiler llamados «chaucheros».

Caravanas camineras: Para viajar entre regiones, los conductores debían unirse en grupos de más de 20 vehículos para construir puentes rústicos y reparar caminos de forma comunitaria.

La Guerra del Chaco y la Organización Sindical (1932 - 1952)

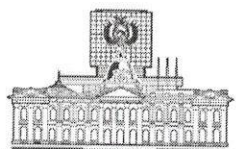
El rol bélico: La Guerra del Chaco (1932-1935) marcó un hito; los conductores y sus camiones fueron fundamentales para el traslado de tropas y suministros.

Evolución al transporte masivo: Tras el conflicto, los taxis y tranvías dieron paso a los primeros colectivos, góndolas y micros que unían las laderas con los centros urbanos.

Fundación sindical: La Confederación Sindical de Chóferes de Bolivia se fundó oficialmente el 3 de mayo de 1936 en Oruro para regular rutas, tarifas y defender el empleo.

Del Sindicalismo al Poder Político (1950 - Presente)

Supervivencia política: Los dirigentes del transporte adoptaron una postura pragmática, negociando y pactando con Gobiernos militares, neoliberales, populistas y socialistas a lo largo de las décadas.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Poder de movilización: El sector se convirtió en actor clave de la economía nacional, logrando protección estatal, manejo de tarifas y defensa de subsidios a los combustibles mediante paros y bloqueos.

HISTORIA COMPLETA DE LOS CHÓFERES EN BOLIVIA: DEL SINDICALISMO AL PODER POLÍTICO.

Los choferes en Bolivia se consolidaron como uno de los sectores sindicales y políticos más influyentes del país a través de un proceso que inició con la llegada de los primeros automóviles a principios del siglo XX y se fortaleció tras la Guerra del Chaco.

Hablar de los chóferes en Bolivia no es solo hablar de transporte, es hablar de uno de los sectores más influyentes en la historia política, sindical y económica del país. Porque mientras los gobiernos cambiaban los dirigentes del transporte aprendieron a sobrevivir con todos militares, neoliberales, populistas y socialistas.

LOS PRIMEROS SINDICATOS (1930-1952)

Con el crecimiento urbano de La Paz, Oruro y Cochabamba surgieron sindicatos de chóferes y cooperativas de transporte. Su objetivo inicial era: defender rutas, controlar tarifas, proteger fuentes laborales. Pero rápidamente entendieron algo: quien controla el transporte puede paralizar ciudades enteras, ahí nace el verdadero poder sindical transportista.

REVOLUCIÓN NACIONAL DE 1952

Con la Revolución del MNR cambió Bolivia: nacionalización de minas, reforma agraria, voto universal, Fortalecimiento sindical. Mineros, campesinos, fabriles y transportistas obtuvieron influencia directa sobre el Estado. Los chóferes dejaron de ser simples trabajadores: se convirtieron en actores políticos.

EL PACTO DE BARRIENTOS Y LOS CHÓFERES (1964-1969)

Con el general René Barrientos Ortuño nace el populismo sindical moderno. Barrientos comprendió que: el transporte podía defender gobiernos, movilizar masas, evitar protestas urbanas, y servir como fuerza política callejera. Ahí surge la famosa anécdota: "Mi General, denos la medida de su cinturón para usar su mismo pantalón." no era solo una frase graciosa, era el símbolo de obediencia política, cercanía con el poder, y favores a cambio de respaldo.

Muchos relatos históricos mencionan que dirigentes recibían ayudas, prebendas y hasta "saquillos" para garantizar apoyo político, ahí nació la cultura del apoyo sindical a cambio de beneficios.

DICTADURAS Y CRISIS ECONÓMICAS (1970-1985)

Durante gobiernos militares y luego la crisis económica de la UDP los chóferes consolidaron su capacidad de presión, exigían combustible subvencionado, incremento de tarifas, acuerdos especiales, y usaban bloqueos, paros, movilización urbana, ningún gobierno quería enfrentarlos.

NEOLIBERALISMO Y CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE INFORMAL (1985-2005)

Con los ajustes económicos y la relocalización minera miles de desempleados ingresaron al transporte informal crecieron, minibuses, trufis, sindicatos urbanos, especialmente en El Alto y La Paz. Los sindicatos tomaron control territorial, rutas, paradas, afiliaciones, federaciones. Pero también crecieron, trameajes, mala calidad de servicio, vehículos antiguos, contaminación, inseguridad vial el cinturón.

FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA DE JUBILACION DE LOS CHOFERES ASALARIADOS Y NO ASALARIADOS.

Los choferes del transporte sindicalizado, para lograr la justicia social (JUBILACION) de los choferes asalariados y no asalariados, es imperiosa porque son los principales contribuyentes al desarrollo y progreso de una nación; al no existir una adecuada normativa que tienda a resolver los diferentes problemas que atraviesan en el orden social, económico y ningún reconocimiento de parte del Estado





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

con el autotransporte, no cuentan con seguro de vida menos de salud; a su vez el desconocimiento y menosprecio a sus derechos han originado injusticias y discriminación permanente.

El chofer de vehículos motorizados desde el siglo XVIII hasta nuestros días es un trabajador más dentro de la actividad laboral en todo país organizado. Es un trabajador calificado en su especialidad y su trabajo está encuadrado en el sector de servicios dentro de la economía del país. El chofer es pionero de las comunicaciones desde los tiempos de la independencia y es quien actualmente viene vertebrando todas las regiones de la nación con su iniciativa, su trabajo tesonero y su invencible esfuerzo. Hasta antes del año 1952, los Choferes de servicio público de nuestro país, consideraban como día de regocijo de su sector el 1ro de mayo, evocando la fecha mundial de las justas luchas del proletariado internacional frente a la explotación inhumana del capitalismo, concentrándose como acción reivindicacionista en Chicago, Estados Unidos de Norte América, el año 1888. La muerte de los principales protagonistas de aquellas huelgas y manifestaciones de protesta que fueron reprimidas por fuerzas políticas, órdenes de la potencia económica del país del Norte.

EL CHOFER ASALARIADO El chofer asalariado es aquel que no es propietario de un vehículo motorizado, personaje que día a día dedica su esfuerzo, su tiempo al servicio de la comunidad conduciendo un vehículo de servicio público.

CONDUCTORES DECANOS Se crea la Asociación Departamental de Decanos Choferes de La Paz el año 1960. Se encuentran constituidos y en pleno funcionamiento, dependientes de sus respectivos Sindicatos y de los que hacen la contribución de sus socios activos para ofrecer a sus viejos servidores del volante. Los Choferes decanos de todo el país organizan las asociaciones que pueden defender sus derechos, particularmente para que estén protegidos. La asociación es una organización social y de beneficencia constituida de conformidad con los artículos 6 y 176 de la Constitución Política del Estado y se funda el 15 de mayo de 1991 al amparo de la Resolución 109 del X Congreso Nacional de Choferes de Bolivia.

AUSENCIA DE JUSTICIA SOCIAL EN LOS CHOFERES

Existen muchos pasajes en la vida política y social del país y en los cuales los Choferes se han constituido como el pilar fundamental, por su apoyo a las demandas de justicia en bien de los desposeídos y menospreciados por la sociedad dominante y gobiernan con la práctica de la política neoliberal. No se puede negar que a consecuencia de la implantación de la política neoliberal que han llevado algunos gobiernos de turno.

II. JUSTIFICACIÓN:

El Proyecto de Ley que se presenta no es un acto meramente circunstancial, sino un proyecto de estricta necesidad para los choferes asalariados y no asalariados y de competencia legislativa amparada en la propia Carta Magna, que se halla blindada y definida en el ordenamiento jurídico supremo:

El artículo 45 Parágrafo II y IV de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, artículo 93 de la Ley No. 065 de 10 de diciembre de 2010 justifica el Proyecto:





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL CÁMARA DE DIPUTADOS

Siendo que los choferes asalariados y no asalariados tienen derecho a la seguridad social, bajo los principios de universalidad, equidad, solidaridad, y oportunidad, interculturalidad y eficacia. Su dirección y administración corresponde al Estado, con control y participación social. El Estado garantiza el derecho a la JUBILACION, con carácter universal, solidario y equitativo.

Los choferes del transporte sindicalizado, para lograr la justicia social (JUBILACION) de los choferes asalariados y no asalariados, es imperiosa porque son los principales contribuyentes al desarrollo y progreso de una nación; al no existir una adecuada normativa que tienda a **proteger los derechos de los choferes** y resolver los diferentes problemas que atraviesan en el orden social, económico y ningún reconocimiento de parte del Estado con el autotransporte, no cuentan con seguro de vida (JUBILACION), menos de salud; a su vez el desconocimiento y menosprecio a sus derechos han originado injusticias y discriminación permanente.

Los choferes del autotransporte, no fueron considerados en el desempeño de sus labores en la sociedad; su tratamiento es de fundamental e interés nacional que además atañe a los estudios en particular del Derecho de Trabajo como elemento directamente comprometido en la perspectiva de dar soluciones jurídicas en la aplicación teórica al campo de la práctica.

Por tanto, el justificativo normativo radica en el cumplimiento ininterrumpido de este mandato constitucional, el cual se constituye en la columna vertebral de protección de los derechos del trabajador, en el tema de seguridad social (JUBILACION).

III. CONSIDERACIONES DE ORDEN LEGAL.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA.

Artículo 1.

Bolivia se constituye en un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías. Bolivia se funda en la pluralidad y el Pluralismo político, económico, jurídico, cultural y lingüístico, dentro del proceso integrador del país.

El artículo 7.

Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio". b) A la vida, la salud y la **SEGURIDAD** c) A trabajar y dedicarse al comercio, la industria o a cualquier actividad lícita, en condiciones que no perjudiquen el bien colectivo. i) A la propiedad privada j) A una remuneración justa por su trabajo que le asegure para sí y su familia una existencia digna del ser humano.

Artículo 8.

- I. El Estado asume y promueve como principios ético-morales de la sociedad plural: ama qhilla, ama llulla, ama suwa (no seas flojo, no seas mentiroso ni seas ladrón), suma qamaña (vivir bien), ñandereko (vida armoniosa), teko kavi (vida buena), ivi maraei (tierra sin mal) y qhapaj ñan (camino o vida noble).





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- II. El Estado se sustenta en los valores de unidad, igualdad, inclusión, dignidad, libertad, solidaridad, reciprocidad, respeto, complementariedad, armonía, transparencia, equilibrio, igualdad de oportunidades, equidad social y de género en la participación, bienestar común, responsabilidad, justicia social, distribución y redistribución de los productos y bienes sociales, para vivir bien.

Artículo 21.

Las bolivianas y los bolivianos tienen los siguientes derechos: 1. A la auto identificación cultural. 2. A la privacidad, intimidad, honra, honor, propia imagen y dignidad. 3. A la libertad de pensamiento, espiritualidad, religión y culto, expresados en forma individual o colectiva, tanto en público como en privado, con fines lícitos. 4. A la libertad de reunión y asociación, en forma pública y privada, con fines lícitos. 5. A expresar y difundir libremente pensamientos u opiniones por cualquier medio de comunicación, de forma oral, escrita o visual, individual o colectiva. 6. A acceder a la información, interpretarla, analizarla y comunicarla libremente, de manera individual o colectiva. 7. A la libertad de residencia, permanencia y circulación en todo el territorio boliviano, que incluye la salida e ingreso del país.

Artículo 45. II.

La seguridad social se presta, entre otros, bajo los principios de universalidad, equidad, solidaridad y oportunidad. Su dirección y administración corresponden al Estado, con control y participación social.

Artículo 47.I.

I. Toda persona tiene derecho a dedicarse al comercio, la industria o a cualquier actividad económica lícita, en condiciones que no perjudiquen al bien colectivo.

Artículo 156.

El trabajo, es un **DEBER Y UN DERECHO** y constituye la base del orden social y económico.

Artículo 158. I.

El Estado tiene la obligación de defender el capital humano, protegiendo la salud de la población y asegurar la continuidad de los **medios de subsistencia**.

El derecho al trabajo está protegido constitucionalmente. Las Leyes y normas no pueden disponer medidas contrarias; es decir, sin bien está contemplada la medida de respeto a la inembargabilidad de ciertos bienes, como son las herramientas de trabajo de los transportistas. En este caso, en un claro propósito de eludir el SUSTENTO que evita el embargo y la normativa del nuevo Código Tributario inserta las figuras de secuestro y el decomiso, cuya única finalidad es despojar por formas los bienes protegidos.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 158.

- I. Son atribuciones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, además de las que determina esta constitución a la ley:
 3. Dictar leyes, interpretarlas, derogarlas, abrogarlas y modificarlas.

Artículo 162.

- I. Tienen la facultad de iniciativa legislativa, para su tratamiento obligatorio en la Asamblea Legislativa Plurinacional.
 1. Las ciudadanas y los ciudadanos-
 2. Las asambleístas y los asambleístas en cada una de sus Cámaras.
 3. El Órgano Ejecutivo.
 4. El Tribunal Supremo, en el caso de iniciativas relacionadas con la administración de justicia.
 5. Los Gobiernos Autónomos de las Entidades Territoriales.

Artículo 163.

1. El proyecto de ley, presentado por asambleístas de una de las cámaras, iniciara el procedimiento legislativo en esa cámara, que remitirá a la comisión o comisiones que correspondan para su tratamiento y aprobación inicial.

Artículo 269.

- I. Bolivia se organiza territorialmente en departamentos, provincias, municipios y territorios indígena originario campesinos.
- II. La creación, modificación y delimitación de las unidades territoriales se hará por voluntad democrática de sus habitantes, de acuerdo a las condiciones establecidas en la Constitución y la ley.
- III. Las regiones formaran parte de la organización territorial, en los términos y las condiciones que determinen la ley.

Artículo 298.

- II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado:
 4. Recursos naturales estratégicos, que comprenden minerales, espectro electromagnético, recursos genéticos y biogenéticos y las fuentes de agua.
 6. Régimen general de biodiversidad y medio ambiente.
 35. Políticas generales de desarrollo productivo.
 37. Políticas generales de turismo.

LEY No. 065, LEY DE PENSIONES DE 10 DE DICIEMBRE DE 2010.



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2023-2026



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 93.

Los trabajadores del sector público del autotransporte contribuirán al Sistema Integral de Pensiones, a través de una modalidad solidaria de recaudación.

Artículo 149 Inc.) b.

La Gestora Pública de la Seguridad Social de Largo Plazo tiene la función y atribución de cumplir con otras actividades y obligaciones establecidas por Ley y reglamentos.

LEY No. 2341 DE 23 DE ABRIL DE 2002, LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO.

La actividad administrativa se regirá por los siguientes principios:

- k) Principio de economía, simplicidad y celeridad: Los procedimientos administrativos se desarrollarán con economía, simplicidad y celeridad, evitando la realización de trámites, formalismos o diligencias innecesarias.

REGLAMENTO GENERAL DE LA CAMARA DE DIPUTADOS.

Artículo 116.

La potestad legislativa en la Cámara de Diputados, se ejerce mediante Proyectos de Ley presentados por b) Las Diputadas y Diputados Nacionales, en forma individual o colectiva.

Artículo 122-

Los informes de Comisión deberán ser fundamentados y contendrán en detalle las propuestas sustitutivas, ampliatorias o de supresión que hubieran sido formuladas por escrito, en la discusión de proyectos..

IV. OBJETIVO

El presente Proyecto de Ley tiene como objetivo, determinar la jubilación del chofer asalariado y no asalariado, prevaleciendo sus derechos, reivindicaciones sociales y económicas debido a disposiciones legales injustas a las necesidades de los choferes. Considerando que los Choferes con más de 65 años de edad, que tienen a su vez, la responsabilidad de conducir y la vida de más de diez millones de habitantes en sus manos; no cuentan con seguro social (jubilación a los 60 años), sufren enfermedades y no han perdido el miedo a algunos caminos del país, exponiendo inclusive su vida. La mayoría conducen vehículos con más de 10 años de antigüedad, hasta 16 horas diarias, duerme entre cinco y seis horas en compartimientos para carga.

Considerando que los conductores de transporte de vehículos motorizado sindicalizados, en el desempeño de sus labores diarias, buscan justicia social, por que sufren una serie de contingencias que dificultan su desarrollo normal en sus fuentes de trabajo. Estas contingencias se traducen en los malos tratos que reciben de miembros de instituciones que tienen que ver con su actividad, como ser la Administradora Boliviana de Carreteras, Policía Nacional de Tránsito, Alcaldías Municipales, empresarios de transportes, Cooperativas de Transportes, Confederación de Transportes de Bolivia,





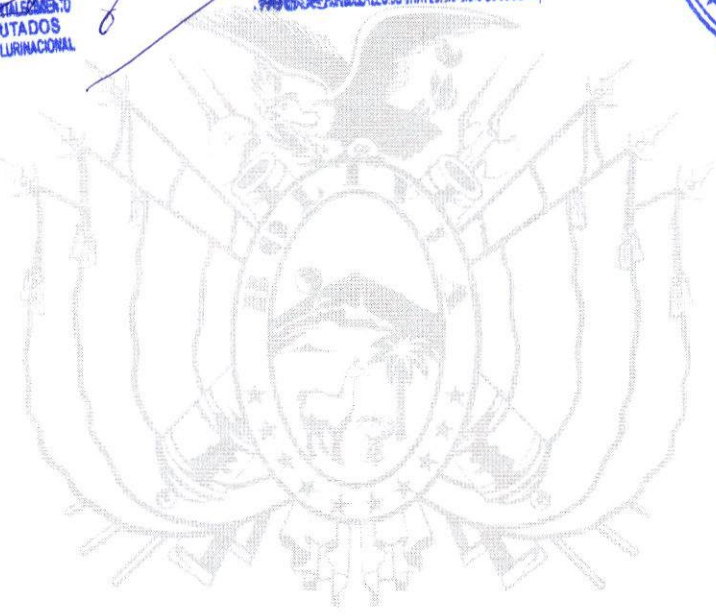
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

propietarios de vehículos de transporte público que a su turno menosprecian el desempeño de estos conductores ya que en forma despectiva lo demuestran como un oficio que tiene menor rango.

El derecho al trabajo está protegido constitucionalmente. Las Leyes y normas no pueden disponer medidas contrarias; es decir, sin bien está contemplada la medida de respeto a la inembargabilidad de ciertos bienes, como son las herramientas de trabajo de los transportistas. En este caso, en un claro propósito de eludir el SUSTENTO. .


Abg. Sergio Marcos Huanca Pachayupaca
SECRETARIO TÉCNICO DE FOMENTO
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


D. Felipe Daza Rodríguez
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



SMHP



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
POLÍTICA SOCIAL
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY **PL-794/25**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

DECRETA:

“JUBILACION PARA LOS CHOFERES ASALARIADOS Y NO ASALARIADOS”

Artículo Primero.- Jubilar a los choferes del autotransporte, asalariados y no asalariados, bajo los requisitos establecidos por la Gestora Publica de la Seguridad Social de Largo Plazo, y el Sistema Integral de Pensiones.

Artículo Segundo.- Para el cumplimiento del artículo primero de la presente Ley El Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional de Bolivia, mediante el Ministerio de Economía y Finanzas realizara las Gestiones correspondiente en función al Decreto Supremo No. 3578 de 1 de junio de 2018, que decreta establecer la Modalidad Solidaria de Recaudación del Sistema Integral de Pensiones para el Sector del Autotransporte Publico y los Agentes de Retención de los Aportes del Sector del Autotransporte Publico.

Artículo Tercero.- Considerar que los resultados del estudio actuarial encargada por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, así como los montos sobre la unidad de combustible que deberán aportar para concretar dicha incorporación al sector fueron de conocimiento de la Confederación Sindical de Choferes de Bolivia y de la Confederación Nacional de Transporte Libre de Bolivia, como parte del compromiso asumido por el actual Gobierno.

Artículo Cuarto.- El Decreto Supremo de fecha 1 de junio de 2018, es parte insoluble del presente Proyecto de Ley, para su consideración respectiva.

Es dada en el hemiciclo de la Cámara de.....de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los.....días del mes de.....de 2026.

Abq. Sergio Marcos Huancas Despujol
SECRETARIO TÉCNICO DE FOMENTO
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

D. Felipe Daza Rodríguez
DIPUTADO NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



SMHP



• CÁMARA DE DIPUTADOS •
2025-2026