

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB N° 1126/02

TESIS DE GRADO

***“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y LOGÍSTICOS PARA LA INSPECCIÓN
TÉCNICA VEHICULAR A CARGO DE LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN
DE TRANSPORTES”***

(Tesis para optar al grado de Licenciatura en Derecho)

POSTULANTE: EDGAR CARDOZO ALCOCER

TUTOR: DR. ARTURO VARGAS FLORES

**LA PAZ - BOLIVIA
2013**

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado a todos los ciudadanos que deseen conocer una humilde propuesta de la Inspección o Revisión Técnica Vehicular para mejorar la calidad de vida y el vivir bien de los usuarios del transporte automotor.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, mi Familia, mi Universidad, mi Facultad y mi Carrera de Derecho. Al Dr. Arturo Vargas Flores, por haberme guiado en todo momento en la elaboración de mi tesis, por sus observaciones y precisiones que permitieron elaborar una propuesta y a todos mis compañeros de la Carrera por su amistad y solidaridad.

RESUMEN ABSTRACT

La Revisión Técnica Vehicular se constituye en un tema de profundo debate, debido a los alarmantes hechos de tránsito que se registran como efecto de fallas mecánicas y humanas, situación que impulsó a tomar conciencia en la población como en las autoridades para que se pueda elaborar una normativa que supere estas secuelas de forma integral.

A esto se suma el problema de la contaminación ambiental que fue otra de las causas que motivó la creación de una Ley específica referida al autotransporte para que se encargue de minimizar esta situación y contribuir a la descontaminación ambiental provocado por el acelerado crecimiento parque automotor.

En estas circunstancias, la promulgación de la Ley General de Transportes es una medida acertada que necesita ser difundida y concientizada entre todos los operadores y usuarios del autotransporte, misma que también es un referente en la Ley Autónoma Municipal del Transporte en el municipio de la ciudad de La Paz, que rescató los principios y directrices de esta novedosa normativa.

Bajo esta constatación, la tesis viene a respaldar la intencionalidad de la Ley General de Transportes, en la perspectiva de que la Autoridad Competente cumpla a cabalidad su función enmarcada en los preceptos constitucionales de defensa del usuario y consumidor, ya que con un reglamento específico se pueda reforzar la tarea y la responsabilidad que implica una Revisión Técnica Vehicular de forma integral en el parque automotor, haciendo frente a los accidentes de tránsito que se desencadenan en el país, con resultados irreparables desde el punto de vista social.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS
DEDICATORIA.
RESUMEN ABSTRACT
ÍNDIICE

ESTRUCTURA METODOLÓGICA DEL TEMA DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

1. ENUNCIADO DEL TÍTULO DEL TEMA.....	1
2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	1
3. PROBLEMATIZACIÓN.....	2
4. DELIMITACIÓN EN LA INVESTIGACIÓN.....	2
4.1 DELIMITACIÓN TEMÁTICA.....	2
4.2 DELIMITACIÓN TEMPORAL.....	2
4.3 DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	2
5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	3
6. OBJETIVOS A LOS QUE SE HA ARRIBADO EN LA INVESTIGACIÓN.....	3
6.1 OBJETIVOS GENERALES.....	3
6.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	4
7. MARCO TEÓRICO QUE SUSTENTA LA INVESTIGACIÓN.....	4
8. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
9. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
a) VARIABLE INDEPENDIENTE.....	5
b) VARIABLE DEPENDIENTE.....	5
10. MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN.....	5
11. TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN.....	6

DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA

INTRODUCCIÓN.....	9
DESARROLLO DE LOS CAPÍTULOS.....	10

CAPITULO I MARCO HISTÓRICO

“EI MANTENIMIENTO COMO PARTE DE LA APARICIÓN DE LOS PRIMEROS VEHÍCULOS Y LA IDEA DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR”

1. EL ORIGEN DEL VEHÍCULO.....	11
1.1 LA INVENCIÓN.....	12
1.2 ETAPA VETERANA.....	14
2. SURGIMIENTO DEL MANTENIMIENTO.....	15
2.1 EN BOLIVIA.....	18

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

“FUNDAMENTOS TEÓRICOS QUE AMPARAN LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR”

1. AUTORIDAD.....	23
2. COMPETENCIA ADMINISTRATIVA.....	24
3. FISCALIZACIÓN.....	25
4. TRANSPORTE.....	27
5. AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y TRANSPORTES – ATT (AUTORIDAD COMPETENTE).....	27
5.1 MISIÓN.....	27
5.2 VISIÓN.....	28
5.3. PRINCIPIOS.....	28
5.4. VALORES.....	28
5.5. OBJETIVOS DE GESTIÓN.....	28
6. ACCIDENTE DE TRÁNSITO	29
6.1. FACTOR HUMANO.....	31
6.2. FACTOR MECÁNICO.....	31
6.3. FACTOR CLIMATOLÓGICO Y OTROS.....	32
7. CONTAMINACIÓN AMBIENTAL POR EMISIÓN DE GASES DE VEHÍCULOS	

AUTOMOTORES.....	32
7.1. SWISSCONTACT Y EL CONTROL EN EL AIRE LIMPIO.....	33
7.2. LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR NO ES SANCIONADA PESE A LA LEY.....	33
7.3. LOS VEHÍCULOS QUE MÁS CONTAMINAN SON LOS MICROS.....	34
8. REVISIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS.....	35
8.1. INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS.....	36
9. PARQUE AUTOMOTOR.....	37

CAPITULO III

MARCO JURÍDICO

“LEGISLACIÓN QUE AMPARA LA INSPECCIÓN O REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR”

1. LEGISLACIÓN NACIONAL.....	41
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	41
LEY MARCO DE AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN “ANDRÉS IBÁÑEZ” N° 031 DE 19 DE JULIO DE 2010.....	42
LEY GENERAL DE TRANSPORTES N° 165 DE 16 DE AGOSTO DE 2011.....	42
LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA N° 015 DE 18 DE ABRIL DE 2012.....	46
CÓDIGO DE TRÁNSITO LEY N° 3988.....	47
REGLAMENTO DE TRÁNSITO - RESOLUCIÓN SUPREMA N° 187444.....	47
DECRETO SUPREMO N° 071 DE 7 DE MAYO DE 2009.....	49
2. LEGISLACIÓN COMPARADA.....	50
REPÚBLICA DEL PERÚ.....	50
REPÚBLICA DE CHILE.....	50
REPÚBLICA DE ARGENTINA.....	51
ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA.....	51
ESPAÑA.....	51

CAPÍTULO V

MARCO PRÁCTICO

“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y LOGÍSTICOS PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR A CARGO DE LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTES (AUTORIDAD COMPETENTE)”

1. JUSTIFICACIÓN Y SUSTENTACIÓN DE LA PROPUESTA: ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS MECÁNICAS.....	53
1.1. NIVEL DE CONTAMINACIÓN PROVOCADO POR VEHÍCULOS AUTOMOTORES	

REDUCE LA ESPERANZA DE VIDA.....	55
1.2. DÍA DEL PEATÓN.....	56
1.3. DIAGNÓSTICO DE LA ITV A CARGO DEL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA BOLIVIANA.....	58
1.4. ¿LA ITV A CARGO DE LA POLICÍA BOLIVIANA CUMPLE CON LAS EXPECTATIVAS DE SEGURIDAD VIAL DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE?..	61
1.5. ¿EXISTIRÍA ACUERDO SOCIAL PARA QUE LA ITV SE EJERZA A CARGO DE PROFESIONALES CIVILES DE LA AUTORIDAD COMPE TENTE?.....	63
1.6. QUIÉN DEBE ESTAR A CARGO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR?.....	67
2. PROPUESTA.....	69
2.1. ¿CÓMO ENCARARÍA EL DESAFÍO DE LA ITV LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE ATT?.....	69
2.2. VENTAJAS QUE OFRECE LA ITV A CARGO DE LA ATT.....	70
2.3. PLANIFICACIÓN DE LA ITV PERIÓDICA A CARGO DE LA ATT.....	72
2.4. CONTROL SOCIAL Y FISCALIZACIÓN EN LA ATT.....	75
CONCLUSIONES.....	77
RECOMENDACIONES...	79
CONSIDERACIONES GENERALES.....	80
ANTEPROYECTO.....	82
BIBLIOGRAFÍA.....	93

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

1. ENUNCIADO DEL TEMA DE TESIS

“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y LOGÍSTICOS PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR A CARGO DE LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTES”

2. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La inspección técnica vehicular de los motorizados en la ciudad de La Paz no se realiza con la seriedad que el caso amerita como para poder garantizar el buen estado del vehículo a cargo de las autoridades policiales, situación que contribuye a la realización de hechos de tránsito.

Provoca secuelas negativas en las familias damnificadas e incertidumbre en los operadores del transporte público, debido precisamente al pésimo mantenimiento vehicular, peor si éste no es realizado de forma integral con el personal idóneo y altamente capacitado.

Bajo esta constatación se debe tomar en cuenta que la inspección técnica vehicular amerita un proceso exhaustivo, toda vez que las rosetas que se emiten por la autoridad respectiva tienen validez por un año. Sin embargo, por el uso diario del vehículo, siempre existe el deterioro natural por lo que es imprescindible realizar revisiones técnicas periódicas de manera profesional y responsable.

Recordar que cuando se emitió el Decreto Ley del Código de Tránsito (No. 10135 de 16 de febrero de 1973) fue en un periodo dictatorial donde predominó el estatismo, pero años después fue elevado a rango de Ley (por la ley No. 3988 de 18 de diciembre de 2008) sin mayores modificaciones pese al advenimiento del neoliberalismo que abrió las puertas al periodo de regulación a cargo de las Superintendencias, donde tampoco se tomó en cuenta la importancia de la inspección técnica vehicular.

En la actualidad, el Estado Plurinacional de Bolivia faculta que la regulación se realice a cargo de la Autoridad de Fiscalización de Transportes ATT (Autoridad Competente) que bien podría encarar el desafío de la inspección técnica respaldada por la Constitución Política del Estado (2009) en la sección respectiva de los derechos de las usuarias y los usuarios de las consumidoras y los consumidores.

3. PROBLEMATIZACIÓN

¿Con la emisión de una propuesta normativa que faculte realizar la inspección técnica vehicular a la entidad fiscalizadora de transportes se podrá garantizar la eficiencia de una labor preventiva de accidentes de tránsito y evitar la contaminación ambiental?

¿Qué criterios técnicos sobre la inspección técnica vehicular habría que usar para la puesta en marcha de la propuesta?

4. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE TESIS

4.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA

La investigación se circunscribió al área pública porque la inspección técnica vehicular es un servicio público destinado al mejoramiento de la calidad de vida del operador y usuario del autotransporte.

4.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL

Comprende los datos de inspección técnica del año 2011 y el primer semestre del año 2012.

4.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL

La investigación se desarrolló en la ciudad de La Paz y El Alto con el propósito de tener un diagnóstico claro de la investigación.

5. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA DE TESIS

El trabajo de investigación busca proponer una normativa reglamentaria que refuerce la tarea de la Autoridad de Fiscalización de Transportes ATT (Autoridad Competente), para llevar adelante la inspección o revisión técnica vehicular con equipo y personal idóneos

Si bien en la actualidad la Policía Boliviana a través del Organismo Operativo de Tránsito cumple esta actividad (RTV), pero, dada la vigencia de la Ley General de Transportes es menester que la Autoridad Competente ofrezca un mejor servicio a la sociedad, en vista que la inspección técnica es parte de una profesión ligada a la técnica mecánica automotriz, cuyos conocimientos no se aprenden precisamente en las instituciones profesionales de la policía.

Por tales motivos esta propuesta viene a ser parte de una política pública de servicio a la sociedad para que satisfaga de alguna manera las expectativas que tiene tanto el operador de transporte público como el propio usuario a fin de evitar siniestros imprevistos de tránsito, y por otro lado buscando evitar niveles de contaminación producidos por los vehículos automotores (en mal estado), propuesta que estaría acorde con la preocupación actual del Estado boliviano que busca reducir estos niveles de inseguridad vial a través de la Ley del transporte.

6. OBJETIVOS DEL TEMA DE TESIS:

6.1. OBJETIVOS GENERALES

Proponer fundamentos jurídicos y logísticos para facultar la tuición de la inspección técnica vehicular a cargo de la entidad fiscalizadora de transportes para un mejor servicio a la sociedad, y reducir los accidentes de tránsito por fallas mecánicas sobre la seguridad vial, así como el control del nivel de emisiones contaminantes producidas por los vehículos a motor, en aras a la preservación del Medio Ambiente.

6.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Plantear una propuesta de inspección técnica vehicular a cargo de profesionales en mecánica automotriz por parte de la entidad de fiscalización de transportes.

Proponer los fundamentos jurídicos e institucionales que faculten a la entidad fiscalizadora de transportes la inspección técnica vehicular.

Evaluar los resultados de la inspección técnica vehicular a cargo del Organismo Operativo de Tránsito dependiente de la Policía Boliviana y el nivel de accidentes de tránsito por fallas mecánicas.

Identificar las posibles causas de los siniestros por fallas mecánicas en base a reportes policiales y el propio testimonio de los operadores del servicio de transporte público.

Evaluar los niveles contaminantes de emisiones producidas por los vehículos a motor en procura de preservar el medioambiente.

7. MARCO TEÓRICO

Para el marco teórico, se usó la *teoría del funcionalismo jurídico*, como aspecto fundamental que faculta a una institución el cumplimiento de una labor correspondiente al área que le compete, en este caso la inspección técnica vehicular a cargo de la Autoridad de Fiscalización de Transporte (Autoridad Competente) que vela por el funcionamiento y la calidad de los servicios, ya que cuando se elaboró el Código de Tránsito se vivía en un periodo histórico que aún no estaba inmerso en el proceso de globalización. En la actualidad, el avance de la ciencia y la tecnología, demostró que la especialización y la profesionalización de muchas profesiones, oficios y servicios, requieren de un alto nivel de conocimiento y práctica para mejorar el rendimiento y la calidad en especial de aquellos servicios que se prestan a la sociedad.

Por tanto el funcionalismo jurídico permitirá mejorar el rol que cumplen las instituciones enriqueciendo sus funciones y ampliando aquellas que no fueron

tomadas en cuenta tal vez por muchas responsabilidades que cumplen y omitidas de manera involuntaria, o bien por falta de conocimientos de la realidad actual.

8. HIPÓTESIS DE TRABAJO

Con la aplicación de un sistema normativo y logístico a cargo de la entidad fiscalizadora de transportes, se podrá realizar la inspección técnica vehicular para reducir los accidentes de tránsito por fallas mecánicas sobre la seguridad vial, así como el control del nivel de emisiones contaminantes producidas por los vehículos a motor, en la perspectiva de preservar el Medio Ambiente.

9. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

a) VARIABLE INDEPENDIENTE

Con la aplicación de un sistema normativo y logístico a cargo de la entidad fiscalizadora de transportes,

b) VARIABLE DEPENDIENTE

... se podrá realizar la inspección técnica vehicular para reducir los accidentes de tránsito por fallas mecánicas sobre la seguridad vial, así como el control del nivel de emisiones contaminantes producidas por los vehículos a motor, en función de preservar el Medio Ambiente.

10. MÉTODOS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

GENERALES

Se usó el *método deductivo* porque se partió de la problemática de los accidentes de tránsito por fallas mecánicas como la contaminación al medioambiente para llegar al tema de la inspección técnica en los vehículos en general.

El *método inductivo*, permitió la fundamentación de la necesidad de que se aplique, la inspección técnica a cargo de la autoridad de fiscalización de transporte.

ESPECÍFICOS

El método exegético, permitió analizar la intencionalidad del legislador sobre el tema del autotransporte público y el servicio que este presta a la sociedad y a todos sus usuarios que están protegidos a nivel constitucional y demás disposiciones normativas.

El método del funcionalismo jurídico, permitió situar la función concreta de las instituciones encargadas de velar por la inspección técnica.

11. TÉCNICAS QUE FUERON UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

- Para la prueba de campo se recurrió a:
- La Entrevista dirigida a operadores del transporte público
- La Encuesta dirigida a operadores y usuarios del transporte público
- Datos estadísticos de la ITV
- Para la revisión documental se utilizó:
- Revisión bibliográfica que contempló temas referidos a la inspección técnica.
- Revisión hemerográfica en los medios periodísticos sobre el tema de investigación
- Revisión documental
- Revisión de la legislación boliviana sobre la ITV
- Revisión de la legislación comparada sobre la ITV

DISEÑO DE LA PRUEBA

INTRODUCCIÓN

La Revisión Técnica Vehicular se constituye en un tema de permanente debate y análisis profundo en nuestro país. Los alarmantes datos de accidentes de tránsito que se registran a diario son producto de fallas humanas y técnicas, situación que contribuyó a tomar conciencia en la población como en las autoridades para que se pueda elaborar una normativa que supere estos problemas de forma integral.

A ello se suma el problema de la contaminación ambiental que también fue otra de las causas que motivó la creación de una ley específica referida al autotransporte para que se encargue de minimizar esta situación y contribuir a la descontaminación ambiental en el parque automotor.

En estas circunstancias, la promulgación de la *Ley General de Transportes* fue una medida acertada que necesita ser difundida y concientizada entre todos los operadores y usuarios del autotransporte, misma que también es un referente en la Ley Autónoma Municipal del Transporte en el municipio de la ciudad de La Paz, que rescató los principios y directrices de esta novedosa Ley.

Si bien la nueva norma implica todo un proceso de construcción, no sólo de índole jurídico sino ante todo social, tendrá sus frutos con el tiempo y a medida que esta norma permita crear conciencia de lo que significa una inspección o revisión técnica vehicular de forma integral y a la altura de las exigencias de la sociedad.

Por ello, el propósito de la tesis es respaldar la intencionalidad de la Ley General de Transportes y así permitir que la Autoridad Competente cumpla a cabalidad su función enmarcada en los preceptos constitucionales de defensa del usuario y consumidor, ya que con un reglamento específico se pueda reforzar la tarea y la responsabilidad que implica una Revisión Técnica Vehicular de forma integral en el parque automotor y se pueda contribuir en algo frente a los accidentes de tránsito que se suceden en nuestro país.

De esta manera hacer que los siniestros no sean tanto por las condiciones técnicas de los vehículos, mucho menos por los errores humanos, ya que se plantea que en cada revisión o inspección técnica que cumpla el usuario del vehículo, reciba además un “bono extra” de educación vial de forma personal y profesional a cargo de expertos en mecánica automotriz y protección al medioambiente.

Porque se conoce por experiencia que la Policía Boliviana fue insuficiente en generar conciencia en los usuarios sobre la educación vial, y con seguridad con un personal profesional del área de la mecánica automotriz, de manera institucional de la ATT o de forma concesional puedan llegar a crear una cultura de responsabilidad en el conductor u operador del vehículo sobre las dramáticas consecuencias que desencadenan los hechos de tránsito.

CAPÍTULO I

MARCO HISTÓRICO

“EI MANTENIMIENTO COMO PARTE DE LA APARICIÓN DE LOS PRIMEROS VEHÍCULOS Y LA IDEA DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR”



“Desde los primeros tiempos cuando apareció la rueda, el ser humano siempre tuvo el deseo de dinamizar y hacer que su vida tienda al progreso y desarrollo. Fue en 1904 cuando el primer vehículo sorprendió a los paceños con la aparición del primer automóvil en la ciudad de La Paz- Bolivia, el mismo que era conducido por Arturo Posnansky, quien, con la indumentaria de estilo para los conductores de la época, hacía su aparición, con su "extraño artefacto", el 6 de agosto de 1904”

CAPÍTULO I

MARCO HISTÓRICO

“EI MANTENIMIENTO COMO PARTE DE LA APARICIÓN DE LOS PRIMEROS VEHÍCULOS Y LA IDEA DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR”

Desde el origen de los tiempos cuando apareció la rueda, el ser humano siempre tuvo el deseo de dinamizar y hacer que su vida tienda al progreso y desarrollo, es así que con los primeros inventos de crear una máquina con movimiento autónomo, nace el vehículo que sirvió para el traslado de personas, animales y objetos.

Si bien la aparición del vehículo tuvo sus contratiempos, atravesó por diferentes etapas desde la rueda, el carretón hasta llegar al vehículo a gasolina o gas natural que actualmente conocemos, empero durante todo este proceso también tuvo a su lado a un compañero inseparable, el mantenimiento imprescindible del que surgió la inspección técnica vehicular para evitar o al menos hacer un intento para reducir los accidentes de tránsito.

1. EL ORIGEN DEL VEHÍCULO

El sueño de un vehículo de propulsión propia se remonta muy atrás en la historia. En el siglo XIII, *Roger Bacon* escribió que "pueden hacerse carruajes que se muevan con rapidez increíble sin necesidad de animales". Trescientos años más tarde *Leonardo da Vinci* revivió la idea, específicamente para un vehículo militar, análogo al tanque moderno. Tanto para Bacon como para Leonardo esas ideas deben haber sido simples suposiciones, porque en ambas épocas no había ninguna fuente de energía¹.

¹ Cfr. Historia del automóvil www.ensubasta.com.mx/historia_del_automovil.htm -

Técnicamente, el carruaje sin caballos se había hecho posible aunque todavía era necesario determinar su forma definitiva. Los antecesores directos del automóvil de gasolina de nuestra época fueron los construidos en Alemania en 1885 por Karl Benz y Gottlieb Daimler. No se ha definido cual de los dos tiene el derecho de prioridad pero lo esencial es que el trabajo de ambos inició el desarrollo continuo del vehículo de motor y como es obvio, estos inventores fueron los primeros mecánicos que podían analizar los resultados que podía tener el vehículo.

1.1. La invención

La historia del automóvil empieza con los vehículos autopropulsados por vapor del siglo XVIII que eran conjuntos muy pesados y por ello requerían constante mantenimiento por parte de los operadores que iban adquiriendo destrezas para su correcto uso, sus motores de estas máquinas eran los mejores que se habían concebido hasta entonces².

Nicolás-Joseph Cugnot (1725-1804), mecánico, ingeniero militar, escritor e inventor francés, dio el gran paso, al construir un automóvil de vapor, diseñado inicialmente para arrastrar piezas de artillería. El Fardier, como lo llamó Cugnot, comenzó a circular por las calles de París en 1769. Se trataba de un triciclo que montaba sobre la rueda delantera una caldera y un motor de dos cilindros verticales y 50 litros de desplazamiento; la rueda delantera resultaba tractora y directriz a la vez, trabajando los dos cilindros directamente sobre ella.

En 1770 construyó un segundo modelo, mayor que el primero, y que podía arrastrar 4'5 toneladas a una velocidad de 4 Km./h. Con esta versión se produjo el que podría considerarse **'primer accidente automovilístico de la historia'**, al resultar imposible el correcto manejo del monumental vehículo, que acabó chocando contra una pared que se derrumbó fruto del percance. Todavía tuvo

² C.D. Buchanan (1958). «1». Mixed Blessing: The Motor in Britain. Leonard Hill.

tiempo Cugnot de construir una tercera versión en 1771, que se conserva expuesta en la actualidad en el Museo Nacional de la Técnica de París.

En 1784 William Murdoch construyó un modelo de carro a vapor y en 1801 Richard Trevithick condujo un vehículo en Camborne (Reino Unido). En estos primeros vehículos se desarrollaron innovaciones como los frenos de mano, las velocidades y el volante.

En 1815 Josef Bozek, construyó un auto con motor propulsado con aceite. Walter Hancock, En 1838, Robert Davidson construyó una locomotora eléctrica que alcanzó 6 km por hora. Entre 1832 y 1839 Robert Anderson inventó el primer auto propulsado por células eléctricas no recargables.

El belga Etienne Lenoir hizo funcionar un coche con motor de combustión interna alrededor de 1860, propulsado por gas de carbón.

Alrededor de 1870, en Viena, el inventor Siegfried Marcus hizo funcionar motor de combustión interna a base de gasolina, conocido como el “Primer coche de Marcus”. En 1883, Marcus patentó un sistema de ignición de bajo voltaje que se implantó en modelos subsiguientes³.

En 1885 se crea el primer vehículo automóvil por motor de combustión interna con gasolina. Se divide en una serie de etapas marcadas por los principales hitos tecnológicos

Es comúnmente aceptado que los primeros automóviles con gasolina fueron casi simultáneamente desarrollados por ingenieros alemanes trabajando independientemente: Karl Benz construyó su primer modelo en 1885 en Mannheim. Benz lo patentó el 29 de enero de 1886 y empezó a producirlo en 1888. Poco después, Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach, de Stuttgart, diseñaron su propio automóvil en 1889.

³ Georgano, G.N. Cars: Early and Vintage, 1886-1930. (London: Grange-Universal, 1985).

1.2. Etapa Veterana

En 1900, la producción masiva de automóviles había ya empezado en Francia y Estados Unidos. Las primeras compañías creadas para fabricar automóviles fueron las francesas Panhard et Levassor (1889), y Peugeot (1891). En 1908, Henry Ford comenzó a producir automóviles en una cadena de montaje, sistema totalmente innovador que le permitió alcanzar cifras de fabricación hasta entonces impensables.

En 1888, Bertha Benz viajó 80 km desde Mannheim hasta Pforzheim (Alemania) para demostrar el potencial del invento de su marido.

El impulso que necesito el automóvil para su completo desarrollo fueron las primeras carreras que se efectuaron principalmente en Francia como la "Paris Bordeaux-Paris" de 1895, primera de una serie de muchas más, esto dio por resultado que esta industria se desarrollara primeramente en Francia, donde René Panhard y Emile Levassor lanzan a la venta un vehículo reconocido como el primer automóvil con motor delantero que se convertirá en el esquema tradicional del diseño automotriz.

Muchos fabricantes aparecen De Dion, Renault, Duryea, Peugeot, Olds, Winton, Porsche, pero el mayor acontecimiento se logra en 1908 cuando Henry Ford saca al mercado su modelo T, un automóvil que se fabrica en serie interrumpidamente durante casi 19 años, y aunque la producción en serie ya había sido utilizada en serie en menor escala es en este modelo que logra su perfeccionamiento. Otra gran revolución introducida por Ford en 1913, "la cadena de montaje", logra abaratar costos y alcanzar la cifra de 15,007,033 ejemplares vendidos. Henry Ford convirtió y transformó al automóvil de un lujo para los ricos, a una necesidad accesible para todos⁴.

⁴ Historia del automóvil www.ensubasta.com.mx/historia_del_automovil.htm -

Al inicio, para montar totalmente un automóvil se necesitaban más de 12 horas, ya que la cadena fue perfeccionada, el tiempo se redujo a 1 hora 30 minutos aproximadamente, con aumento de productividad y optimización de las instalaciones. Es decir a la par que crecía la industria automovilística, surgían también los primeros técnicos de mantenimiento automotriz para estar al tanto del estado de los vehículos por su rendimiento y uso, cada vez más modernos y con mayores elementos tecnológicos.

Es difícil medir el efecto total del automóvil en la vida del hombre. Indudablemente el auto produjo cambios sociales y económicos importantes. Durante la década de 1920 los viajes en automóvil a grandes distancias se consideraban cada vez menos como una aventura excitante y cada vez más como un método aceptado y normal de viajar, aunque todavía había serios obstáculos.

2. SURGIMIENTO DEL MANTENIMIENTO

Como se pudo ver en la vida histórica del vehículo, desde el principio de los tiempos, el mantenimiento fue parte de la vida del ser humano, quien a la par de este progreso industrial, también tuvo la necesidad de que estas máquinas y equipos, tengan un necesario mantenimiento, aspectos que se pudo comprobar aún en las más rudimentarias herramientas o aparatos que éste tenía. La mayoría de las fallas que se experimentaban eran el resultado del abuso y esto sigue sucediendo en la actualidad. Al principio solo se hacía mantenimiento cuando ya era imposible seguir usando el equipo. A eso se le llamaba "Mantenimiento de Ruptura o Reactivo"

De esta manera el mantenimiento existe desde que surgió su necesidad, esto es cuando los primeros artilugios que construyó la humanidad fallaron y fue necesaria su reposición al estado de funcionamiento, sin embargo no es hasta bien entrada la revolución industrial, esto es hacia finales del siglo XIX cuando se pudo hablar

de la función propia de mantenimiento como disciplina científico-técnica autónoma⁵.

Fue a raíz de las nuevas formas de organización del trabajo de Taylor, H. Ford y Fayol cuando la función de mantenimiento adquiere especialización y autonomía propia, es entonces cuando aparece la administración, dirección y control de los sistemas mecánicos y eléctricos mediante programas de mantenimiento preventivo como una necesidad ante la exigencia de disponibilidad que manifestaba la industria de proceso continuo.

Así Henry Ford fue responsable del mantenimiento mecánico en la Edison Illuminating Company, experiencia que a buen seguro le sirvió para su aplicación en lo que ha dado en llamarse con el *Fordismo* desarrollado entre fines de los años treinta y principios de los setenta mediante la fabricación en masa de productos a bajo costo mediante la producción en cadena .

Hasta 1950 un grupo de ingenieros japoneses iniciaron un nuevo concepto en mantenimiento que simplemente seguía las recomendaciones de los fabricantes de equipo acerca de los cuidados que se debían tener en la operación y mantenimiento de máquinas y sus dispositivos.

Esta nueva tendencia se llamó "Mantenimiento Preventivo". Como resultado, los gerentes de planta se interesaron en hacer que sus supervisores, mecánicos, electricistas y otros técnicos, desarrollaran programas para lubricar y hacer observaciones clave para prevenir daños al equipo⁶.

Aún cuando ayudó a reducir pérdidas de tiempo, el Mantenimiento Preventivo era una alternativa costosa. Muchas partes se reemplazaban basándose en el tiempo

⁵ TODO MANTENIMIENTO http://www.todomantenimiento.es/pageID_6234156.html

⁶ http://www.leanexpertise.com/TPMONLINE/articles_on_total_productive_maintenance/tpm/tpmprocess/maintenanceinhistorySpa.

de operación, mientras podían haber durado más tiempo. También se aplicaban demasiadas horas de labor innecesariamente.

Los tiempos y necesidades cambiaron, en 1960 nuevos conceptos se establecieron, "Mantenimiento Productivo" fue la nueva tendencia que determinaba una perspectiva más profesional. Se asignaron más altas responsabilidades a la gente relacionada con el mantenimiento y se hacían consideraciones acerca de la confiabilidad y el diseño del equipo y de la planta. Fue un cambio profundo y se generó el término de "Ingeniería de la Planta" en vez de "Mantenimiento", las tareas a realizar incluían un más alto nivel de conocimiento de la confiabilidad de cada elemento de las máquinas y las instalaciones en general.

Diez años después, tomó lugar la globalización del mercado creando nuevas y más fuertes necesidades de excelencia en todas las actividades. Los estándares de "Clase Mundial" en términos de mantenimiento del equipo se comprendieron y un sistema más dinámico tomó lugar. TPM es un concepto de mejoramiento continuo que ha probado ser efectivo. Primero en Japón y luego de vuelta a América (donde el concepto fue inicialmente concebido, según algunos historiadores). Se trata de participación e involucramiento de todos y cada uno de los miembros de la organización hacia la optimización de cada máquina⁷.

Esta era una filosofía completamente nueva con un planteamiento diferente y que se mantendrá constantemente al día por su propia esencia. Implica un mejoramiento continuo en todos los aspectos y se le denominó TPM.

En la definición, **TPM** son las siglas en inglés de "**Mantenimiento Productivo Total**", también se puede considerar como "Mantenimiento de Participación Total" o "Mantenimiento Total de la Productividad". El propósito fue transformar la actitud de todos los miembros de la comunidad industrial. Toda clase y nivel de

⁷ *Ibíd.*

trabajadores, operadores, supervisores, ingenieros, administradores, quedaron incluidos en esta gran responsabilidad.

Por tales razones a través del mantenimiento, todos los ciudadanos se hacen responsables de la conservación del equipo, el cual se vuelve más productivo, seguro y fácil de operar, aún su aspecto es mucho mejor. Con todos estos progresos de la función propia del mantenimiento, surgió también el concepto de revisión técnica de los vehículos que se generalizó en diversos países del mundo a través de empresas especializadas para ello, con el propósito de reducir los altos niveles accidentes de tránsito como también para reducir los niveles de contaminación al medioambiente.

2.1. En Bolivia

A partir de la aparición del vehículo en Bolivia a inicios de siglo XX durante la época liberal y junto a la aparición de los primeros ferrocarriles como parte de un amplio proceso de modernización, los primeros en usar fueron los grandes terratenientes y miembros del Súper - Estado minero ya que eran personajes muy acaudalados y tenían los recursos suficientes como para adquirir los vehículos para trasladarse y a la vez lucir su fortuna frente a la sociedad, dejando atrás los carruajes tirados por el cochero y los caballos que eran utilizados para transportarse, ello supuso un gran avance tecnológico en el país, un lujo que no todos podían gozar en ese tiempo.

En estas circunstancias con el advenimiento tecnológico de una novedosa forma de transporte a máquina, era también de esperar que para el mantenimiento de estos primeros vehículos ya empezaban a existir los primeros técnicos para evaluar su mantenimiento, en este caso eran los primeros choferes quienes además de conducir debían velar por el estado del vehículo, estos vehículos no disponían de mayores elementos como para que sea difícil realizar un diagnóstico

y empezar a hacer algunas reparaciones como parte del mantenimiento periódico y brinde seguridad a sus usuarios miembros de una élite prodigiosa⁸.

Fue en 1904 cuando el primer vehículo sorprendió a los paceños, a algunos con suerte, a otros con supersticiones y a los más con curiosidad y miedo, con la aparición del primer automóvil en la ciudad de Alonso de Mendoza, el mismo que era conducido por Arturo Posnansky, quien, con la indumentaria de estilo para los conductores de la época, hacía su aparición, con su "extraño artefacto", el 6 de agosto de 1904.⁹

Con el paso de los años, los vehículos motorizados que fueron apareciendo en el país tuvieron diversos usos y con ello también se provocaron los primeros accidentes de tránsito, y como era lógico, se realizaron también los primeros mantenimientos mecánicos a través de técnicos que se encargaban de solucionar los variados desperfectos mecánicos que se presentaban en estos primeros vehículos en general de estructura sencilla.

Gonzalo Pomier Ríos de profesión chofer y estudioso de la historia del transporte terrestre, realizó una historiación del sindicato litoral en su obra "historia del Sindicato litoral", donde relata que los primeros vehículos fueron conocidos como los "Chaucheros" y los "Cajoncitos", por tener carrocería de madera constituyéndose en las primeras líneas del transporte público urbano, mismos que fueron apareciendo en líneas en orden correlativo 1, 2, 3, 4¹⁰.

⁸ Cfr. Datos extraídos de libros referentes a la historia de Bolivia donde reflejan a través de gráficos y la propia narrativa histórica el advenimiento de las locomotoras y los primeros vehículos en el país.

⁹ EL DIARIO, NET. "El primer automóvil". Posnansky nació en Viena, Austria, el 12 de abril de 1873. Falleció en La Paz el 27 de julio de 1946. Sus padres fueron Charles I. Posnansky y Rosalía Alexander. Ingeniero, Geógrafo, Explorador, Arqueólogo, Antropólogo, Publicista, Escritor y Periodista. Colaboró al Ejército boliviano en las campañas del Acre de 1900 a 1903, hizo levantamientos hidrográficos del río Acre y otros del Noroeste de Bolivia, fijando La Paz como su residencia hasta su muerte, dedicando su vida, durante 43 años, al estudio de la prehistoria de Bolivia y a despertar el interés del mundo en nuestro país.

¹⁰ Gonzalo Pomier Ríos en la presentación de su obra "Historia del Sindicato Litoral", La Paz, 4 de mayo de 2012, en los ambientes de la Vicepresidencia del Estado.

Es así que en la ciudad de La Paz a fines de la década de los años 30, ya existían transportes eléctricos tranvías y coches a motor y había más de un millar de autos y camiones en circulación. También ya se habían construido avenidas pavimentadas con piedra granito traída desde el Altiplano.

Años más tarde, aparecieron los primeros sindicatos de transportistas que realizaban amplios recorridos al interior de la ciudad, entre las primeras líneas se encontró el “colectivo” número 2 del sindicato “Eduardo Abaroa”, que partía de Sopocachi y llegaba hasta la Avenida Perú. Esos grandes buses fueron los antecesores de los micros de la década de los setenta, los cuales fueron clasificados por letras¹¹.

Con los cambios ocurridos desde 1985, el transporte urbano se incrementó exponencialmente, funcionando tanto el transporte sindicalizado como el “libre” que cuenta con un variado parque automotor de “trufis”, “taxis”, buses grandes, micros y minibuses. De esta manera el transporte se convirtió en algo más que un medio conveniente para ir de un lado a otro y llegó a impulsar el desarrollo.

Esta permanente dinámica de cambios hizo que los mecánicos automotrices diversifiquen sus conocimientos desde las estructuras vehiculares más simples hasta llegar a las que tienen mayor nivel de complejidad, así surgieron los primeros institutos encargados de la formación profesional y en las propias superiores casas de estudio donde se ocupan de formar personal idóneo de un cuerpo profesional de mecánicos automotrices encargados también de realizar la inspección técnica vehicular a los vehículos motorizados.

Actividad que no satisfizo las expectativas de la población, ya que el Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Boliviana cumple esta función establecida en

¹¹ CAJIAS Magdalena, “La Paz en el Siglo XX” – Colección Bicentenario – Tomo 4, *SANTILLANA –LA RAZÓN*, 2009, pp. 31.

su Código de Tránsito de 1973, sin embargo debido a la presencia de accidentes de tránsito por fallas mecánicas, se promulgó la Ley del Transporte de 2011, que entre sus artículos considera la institucionalización de la Inspección Técnica Vehicular a cargo de la Autoridad Competente.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

“FUNDAMENTOS TEÓRICOS QUE AMPARAN LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR”



“El objetivo de la revisión técnica de los vehículos es velar, a través de un control periódico de ellos, por el correcto funcionamiento de sus sistemas de seguridad y emisiones, con el fin de evitar su incidencia en accidentes de tránsito y en la contaminación ambiental”

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

“FUNDAMENTOS TEÓRICOS QUE AMPARAN LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR”

Para el marco teórico, se cuenta con la *teoría del funcionalismo jurídico*, como aspecto fundamental que faculta a una institución el cumplimiento de una labor correspondiente al área que le compete, en este caso la inspección técnica vehicular a cargo de la Autoridad de Fiscalización de Transporte (autoridad competente según la nueva *Ley General de Transportes de 16 de agosto de 2011*) que vela por el funcionamiento y la calidad de los servicios.

La razón es que cuando se elaboró el Código de Tránsito se vivía en un Estado que aún no estaba inmerso en la incursión del proceso de globalización, el avance de la ciencia y la tecnología, que demostró que la especialización y la profesionalización de muchas profesiones, oficios y servicios, requieren de un alto nivel de conocimiento y práctica para mejorar el rendimiento y la calidad en especial de aquellos servicios que se prestan a la sociedad.

Por tanto el funcionalismo jurídico permitirá mejorar el rol que cumplen las instituciones enriqueciendo sus funciones y ampliando aquellas que no fueron tomadas en cuenta tal vez por las varias responsabilidades que cumplen y fueron omitidas de manera involuntaria, o bien no tomadas en cuenta por falta de conocimientos de la realidad actual.

1. AUTORIDAD

Del latín "auctoritas", la autoridad es el poder, la potestad, la legitimidad o la facultad. Por lo general se refiere a aquellos que gobiernan o ejercen el mando. La

autoridad también es el prestigio ganado por una persona u organización gracias a su calidad o a la competencia de cierta materia. La autoridad suele estar asociada al poder del estado. Los funcionarios estatales tienen la facultad de mandar y dar órdenes, que deben ser acatadas siempre que actúen con respecto a las leyes y normas vigentes¹².

La autoridad por lo tanto es una forma de dominación ya que exige o pide la obediencia de los demás. Sin obediencia no existe la autoridad. Si seguimos la definición del Diccionario de la Lengua, la autoridad es: "Potestad, facultad. Poder que tiene una persona sobre otra que le está subordinada. Persona revestida de algún poder o mando."

Cada posición concreta tiene unos derechos inherentes que los titulares adquieren del rango o título de la posición. La autoridad por lo tanto se relaciona directamente con la posición del titular dentro de la Organización y no tiene nada que ver con la persona en forma individual.

Cuando una posición de autoridad es desocupada, la persona que ha dejado el cargo, entrega con él, la autoridad que el mismo representa. La autoridad permanece con el cargo y con su nuevo titular. Cuando se ejerce autoridad, se espera el cumplimiento intrínseco de las órdenes emanadas del titular de la autoridad.

2. COMPETENCIA ADMINISTRATIVA

La competencia, en Derecho administrativo, es un concepto que se refiere a la titularidad de una determinada potestad que sobre una materia posee un órgano administrativo. Se trata, pues, de una circunstancia subjetiva del órgano, de

¹² DERMIZAKY, Pablo, *Derecho Administrativo*, La Paz, 2011.

manera que cuando éste sea titular de los intereses y potestades públicas, será competente¹³.

Vulgarmente, el término suele ser objetivizado, equiparando la noción de competencia con la de interés. Así, por ejemplo, se suele decir que las relaciones internacionales son competencia del Ministerio de Asuntos Exteriores. En un sentido estrictamente técnico, habría que decir que las relaciones internacionales son interés del Ministerio.

Juan Alfonso Santamaría Pastor ilustra esta distinción entre la falsa vertiente objetiva y la más exacta vertiente subjetiva, afirmando que "no se tiene competencia, sino que se es competente".

Puede decirse que, la competencia la constituye el conjunto de atribuciones, funciones y potestades que el Ordenamiento Jurídico atribuye a cada órgano administrativo.

La competencia es irrenunciable y se ejercerá precisamente por los órganos administrativos que la tengan atribuida como propia, salvo los casos de delegación, sustitución y avocación previstos en la Ley.

3. FISCALIZACIÓN

Es un mecanismo de control que tiene una connotación muy amplia; se entiende como sinónimo de inspección, de vigilancia, de seguimiento de auditoría, de supervisión, de control y de alguna manera de evaluación, ya que evaluar es medir, y medir implica comparar. El término significa, cuidar y comprobar que se proceda con apego a la ley y a las normas establecidas al efecto¹⁴.

¹³ DERMIZAKY, Pablo, Competencia administrativa, La Paz 2011.

¹⁴ www.Definición.Org.

Fiscalización es la acción y efecto de fiscalizar. El verbo indica el control y la crítica de las acciones u obras de alguien, o el cumplimiento del oficio de fiscal (la persona que investiga y delata operaciones ajenas o el sujeto que representa y ejerce el ministerio público en tribunales).

La fiscalización consiste en examinar una actividad para comprobar si cumple con las normativas vigentes. En el sector privado, la fiscalización puede ser decretada por el Estado (para comprobar si una empresa cumple con la ley) o de manera interna por las propias compañías (para controlar los balances, el stock y destino de las mercaderías, etc.)¹⁵.

Por ejemplo: ante una denuncia contra una empresa que supuestamente no entrega facturas por sus ventas, un organismo estatal decide iniciar la fiscalización de la firma para constatar que se esté cumpliendo el pago de los impuestos. Si el análisis de su actividad detecta que la empresa, efectivamente, omitió entregar facturas, el Estado puede actuar con algún tipo de penalización. En cambio, si la fiscalización demuestra que la compañía sí cumple con la ley, la denuncia queda desestimada.

En el sector público, la fiscalización implica controlar las actividades del Estado para confirmar que estén sometidas a los principios de legalidad y eficiencia. Los contratos establecidos por la administración pública y el uso del patrimonio estatal están entre los factores que suelen ser sometidos a fiscalización.

La función fiscalizadora no debe quedar en manos del gobierno, ya que el control tiene que realizarse sobre las actividades desarrolladas por éste.

¹⁵ <http://definicion.de/fiscalizacion/>

4. TRANSPORTE

Se denomina **transporte** o **transportación** (del latín *trans*, "al otro lado", y *portare*, "llevar") al traslado de personas o bienes de un lugar a otro. El transporte es una actividad fundamental de la Logística que consiste en colocar los productos de importancia en el momento preciso y en el destino deseado¹⁶.

Dentro de «transporte» se incluyen numerosos conceptos; los más importantes son infraestructuras, vehículos y operaciones.

Los transportes pueden también distinguirse según la posesión y el uso de la red. Por un lado, está el transporte público, en el que los vehículos son utilizables por cualquier persona previo pago de una cantidad de dinero. Por otro, está el transporte privado, aquél que es adquirido por personas particulares y cuyo uso queda restringido a sus dueños.

En inglés se utiliza el vocablo «*transit*» para denominar el transporte público y el vocablo «*traffic*» para el transporte privado. Sin embargo, en castellano no se hace esa distinción, usándose las palabras "tránsito" y "tráfico" indistintamente para referirse a la circulación de vehículos de transporte; en tanto que se le llama transporte pesado al tráfico de mercancías y carga.

5. AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y TRANSPORTES – ATT (AUTORIDAD COMPETENTE)

5.1 MISIÓN

Fiscalizar, controlar, supervisar y regular las actividades y los servicios que prestan los operadores de telecomunicaciones y transportes, proteger los derechos de los usuarios; promover la competencia leal de los mercados, el

¹⁶ Exposición Medios de Transporte, Museo Nacional de Ciencia y Tecnología, Ministerio de Educación y Ciencia, España, febrero de 2011.

acceso universal a servicios eficientes y de calidad, generando espacios de participación y de control social, contribuyendo transversalmente al Plan Nacional de Desarrollo¹⁷.

5.2 VISIÓN

Ser la autoridad de excelencia, reconocida por la sociedad, que aporta efectivamente a la calidad y al acceso universal de los servicios de telecomunicaciones y transportes, con participación y control social, para contribuir al Vivir Bien.

5.3 PRINCIPIOS

Eficiencia

Eficacia

Regulación

Transparencia

5.4 VALORES

Solidaridad para el bien común.

Justicia y equidad para la sociedad.

Responsabilidad en nuestro trabajo.

Compromiso con nuestra institución.

5.5 OBJETIVOS DE GESTIÓN

Regular los servicios de telecomunicaciones y transportes y fiscalizar a sus operadores en un marco de transparencia y competencia, promoviendo el uso eficiente de los recursos naturales escasos a través de la otorgación de autorizaciones, garantizando la provisión de estos servicios y el ejercicio de

¹⁷ Categoría: ATT Publicado en Lunes, 21 Mayo 2012

derechos, como mecanismo para Vivir Bien y contribuir con el desarrollo de la matriz productiva del País.

Garantizar la provisión de servicios de calidad de transportes y telecomunicaciones, preservar la seguridad, y garantizar el ejercicio de los derechos de usuarios y/o consumidores.

Consolidar institucionalmente la ATT con una gestión eficiente, eficaz y efectiva física y financiera, transparente y legítima.

6. ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico¹⁸.

Para Félix Peralta, “un accidente de tránsito es genéricamente considerado como un suceso fortuito o eventual que altera el orden de las cosas, involuntariamente causa daños en las personas y/o cosas”, constituyéndose un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso del público, que deja daños a las cosas y lesiones a las personas, significa la participación de vehículos que como resultado quedan de una manera anormal dentro o fuera de la vía¹⁹.

Sólo puede hablarse de "accidente involuntario" cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin

¹⁸ www.monografias.com. sobre los accidentes de tránsito.

¹⁹ PERALTA Peralta, Félix, *Criminalística e Investigación criminal*, 1ra. Edición 2008, La Paz – Bolivia, pp.144.

poder soslayarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.

Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos "incidentes" han corroborado esta afirmación.

Otro factor que no siempre se menciona es la deficiencia en la estructura de tránsito, como errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras.

Los accidentes de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados.

Cuando se produce un accidente de tráfico siempre hay una causa desencadenante, y que se puede agravar de forma considerable; si por culpa de esa causa desencadenante resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena, conocido popularmente como el culpable y las posibles víctimas que pueden resultar afectadas por culpa de esa negligencia desencadenante del accidente, son víctimas por verdadera mala suerte de pasar por allí en momento equivocado²⁰.

Asimismo, un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero reducirían su gravedad. Por ejemplo, no llevar ajustado el cinturón de seguridad o no llevar puesto el casco si se conduce una motocicleta²¹.

²⁰ Ibíd.

²¹ www.monografias.com, sobre los accidentes de tránsito

Los accidentes de tráfico suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

6.1. Factor humano:

Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país²².

Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.

Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor:

Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave).

Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.

Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).

Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).

Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.

Salud física y mental del conductor o peatón no aptas. (Ceguera, daltonismo, sordera, etc.).

Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).

6.2. Factor mecánico:

Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).

Mantenimiento inadecuado del vehículo.

²² *Ibíd.*

6.3. Factor climatológico y otros:

Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos.
Semáforo que funciona incorrectamente.

7. CONTAMINACIÓN AMBIENTAL POR EMISIÓN DE GASES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Los automotores representan una fuente importante de contaminación del aire. El parque automotor incluye un numeroso y activo conjunto de vehículos propulsados por la combustión de hidrocarburos (ciclomotores, automóviles y camiones).

Las emisiones procedentes de los escapes de estos vehículos contienen monóxido de carbono, hidrocarburos y óxidos de nitrógeno que son liberados a la atmósfera en importantes cantidades; son los componentes del "smog oxidante fotoquímico". Por esta razón, las zonas urbanas más pobladas son las que sufren la mayor contaminación de este tipo²³.

La contaminación vehicular del aire produce efectos nocivos para la salud humana. Los estudios epidemiológicos estableciendo comparaciones entre áreas urbanas (elevado nivel de contaminación) y áreas rurales (bajo nivel de contaminación) demuestran que el aumento de los casos de enfermedades respiratorias está relacionado con las primeras.

Alternativas:

- Mejorar el transporte público disminuyendo el tránsito urbano.
- Modificar los motores de combustión interna.
- Emplear carburantes sustitativos de la gasolina.
- Desarrollar otras fuentes energéticas alternativas tales como la eléctrica.

²³ S. GRECO, en: <http://www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/ContamAut.htm>

7.1. SWISSCONTACT Y EL CONTROL DEL AIRE LIMPIO

El proyecto AIRE LIMPIO Bolivia fue ejecutado en dos fases por la Fundación Swisscontact por mandato de la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (COSUDE), entre julio 2003 y diciembre 2009²⁴.

En la primera fase del proyecto, se realizaron actividades en cinco líneas de acción: Sensibilización; Fortalecimiento de capacidades y competencias institucionales (FORDECAPI); Apoyo al ajuste del marco legal; Impulso a las medidas concretas de medición y reducción de la contaminación y; Apoyo a iniciativas fuera del eje troncal del país.

La segunda fase del proyecto, identificó y estableció cuatro líneas de acción:

- Sensibilización y educación
- Comunicación,
- Fortalecimiento institucional
- Ciencia y tecnología

El Proyecto Aire Limpio, por los exitosos resultados alcanzados y en cumplimiento de la CPE en su artículo 348, que reconoce al “aire” como un recurso natural de carácter estratégico y de interés público para el desarrollo del país, se inserta como componente II del programa FORDECAPI.

7.2. LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR NO ES SANCIONADA PESE A LEY

La contaminación del aire no es sancionada a nivel nacional, a pesar de haber una Ley del Medio Ambiente que data del año 1992. El transporte vehicular es uno de

²⁴ Cfr. Proyecto SWISSCONTACT - BOLIVIA, en: <http://www.swisscontact.bo/aire.php>

los causantes, sin embargo, ninguna institución puede regular y menos imponer alguna sanción²⁵.

La Ley 1333 del Medio Ambiente, promulgada el 27 de abril de 1992, establece, en su artículo 41, que el Estado normará y controlará la descarga en la atmósfera de cualquier sustancia en la forma de gases, vapores, humos y polvos que puedan causar daños a la salud, al medio ambiente, molestias a la comunidad o sus habitantes y efectos nocivos a la propiedad pública o privada.

Los municipios son las instituciones llamadas por ley a ejercer control y si corresponde sancionar; sin embargo, está imposibilitada de cumplir con esa responsabilidad porque no tiene una disposición específica.

La medición de gases se realiza dos veces al año y los que se someten a la prueba lo hacen de forma voluntaria. El objetivo a mediano plazo es aplicar mediciones cada mes. En Bolivia sólo La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz tienen centros especializados de emisión de gases. La contaminación del aire generada por el transporte vehicular puede generar “desde irritaciones leves en los ojos, hasta el desarrollo de conjuntivitis.

7.3. LOS VEHÍCULOS QUE MAS CONTAMINAN SON LOS MICROS

Si bien el transporte público considera exagerado afirmar que ellos son los principales causantes de la contaminación del medio ambiente. Cada transportista realiza el mantenimiento de su motorizado una vez al mes. Muchos procuran alargar la vida útil del motor porque este indispensable artefacto tiene un precio muy elevado. La mayoría de los microbuses son modelo 90 hacia adelante, aunque existen otros que datan del 76.

²⁵ Cfr. CORREO DEL SUR, Copyright (C) 2000-2011 Editorial Canelas del Sur. Todos los derechos reservados.
jueves, 14 de abril de 2011

Los vehículos a diesel contaminan más que los de gasolina. Según entendidos en el tema, los vehículos con motores de gasolina o GNV generan monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, óxidos de nitrógeno y otros gases contaminantes. Mientras los vehículos a diesel generan material particulado a través del humo negro compuesto de carbón u hollín y dióxido de azufre. La conversión gratuita a GNV es promovida por el Gobierno y por ahora abarca al transporte público.

8. REVISIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

El objetivo de la revisión técnica de los vehículos es velar, a través de un control periódico de ellos, por el correcto funcionamiento de sus sistemas de seguridad y emisiones, con el fin de evitar su incidencia en accidentes de tránsito y en la contaminación ambiental²⁶.

Las revisiones técnicas comprenden principalmente los siguientes rubros:

1. Sistema de dirección
2. Sistema de frenos
3. Sistema de luces
4. Ruedas: llantas y neumáticos
5. Estructura del chasis, sistema de suspensión y transmisión
6. Sistema de alimentación de combustible, sistema de escape y emisión de contaminantes
7. Parabrisas y vidrios
8. Carrocería, puertas, asientos y ventilación
9. Espejos de retrovisión, bocina, limpiaparabrisas elementos de seguridad
10. Velocímetro e instrumentos

²⁶Cfr. Planta de revisión técnica, gobierno de Chile,
<http://www.subtrans.gob.cl/subtrans/prt/calendario.html>.

Las plantas de revisión técnica deben exigir que respecto de los vehículos revisados, se cumplan las disposiciones de la Ley de Tránsito, las resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en general; todas las normas legales y reglamentarias que les sean aplicables, en lo relativo a la seguridad de los conductores, pasajeros, peatones y público en general. Asimismo, deberán dar cumplimiento a las instrucciones emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones²⁷.

La **Revisión Técnica Vehicular**, es un sistema de control periódico del estado técnico y ambiental del vehículo, generando en la población una cultura de rendición de cuentas sobre la responsabilidad que representa ser propietario de un vehículo motorizado; *Mejoramiento del sistema de transporte público*, como base fundamental del mejoramiento de la movilidad urbana, con características básicas de respeto a personas con capacidades especiales, adultos mayores, mujeres embarazadas y principalmente sistema de transporte que beneficia a los más pobres; *Monitoreo de la calidad del Aire*, como herramienta fundamental de gestión para verificar la calidad del aire ambiente, *medir la eficiencia de las medidas adoptadas y a ser adoptadas*. Estas tres prioridades temáticas englobadas en un modelo de gestión financiera que garantice la sostenibilidad de las mismas.

8.1. INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

La Inspección Técnica de Vehículos, en adelante ITV, es un tipo de mantenimiento legal preventivo en que un vehículo es inspeccionado periódicamente por un ente certificador, el cual verifica el cumplimiento de las normas de seguridad y emisiones contaminantes que le sean aplicables.

En algunas legislaciones, es necesario que un vehículo apruebe la ITV para poder ser matriculado o para renovar su licencia o patente, dicha aprobación se acredita

²⁷ *Ibíd.*

mediante un certificado emitido por la entidad a cargo de la inspección, en algunos casos adicionalmente se adhiere un distintivo en el parabrisas, en la placa patente o en otro lugar del vehículo donde resulte visible, a fin de facilitar su fiscalización²⁸.

Principalmente entre los elementos que se revisan en la ITV, están: En primer lugar se comprueba que los datos identificativos del vehículo, matrícula, número de bastidor, marca y modelo coincidan con los datos contenidos en la documentación del vehículo entregada por el usuario, que es el Permiso de Circulación y la Tarjeta de Inspección Técnica.

- El acondicionamiento exterior: espejos retrovisores, visibilidad, lunas, placa matrícula, etc.
- El estado general de la carrocería así como el bastidor, piso y bajos del vehículo.
- El acondicionamiento interior del vehículo: funcionamiento puertas, ventanillas, mecanismos de cierre, cinturones de seguridad, etc.
- La señalización y el alumbrado: luces de cruce, luces de carretera, intermitentes, luz de freno, marcha atrás, etc.
- Eficacia del circuito de frenado.
- Funcionalidad de la dirección para detectar si existen holguras.
- Suspensión y ejes: rótulas, amortiguadores y articulaciones.
- Funcionalidad del motor: nivel de ruido, emisión de monóxido de carbono dentro de los límites permitidos, etc.

9. PARQUE AUTOMOTOR

De acuerdo con la base de datos del RUAT, a nivel nacional, el parque automotor, hasta el 21 de junio del 2011, llegó a 986.307 vehículos de los que el 31% transita en Santa Cruz, el 26% en La Paz y el 23% en Cochabamba. Desde el 2005 ha

²⁸ "Categorías: Seguridad automovilística | ITV, en: monografias.com

crecido el parque automotor debido a la existencia de una norma legal que permitía la transformación de vehículos automotores en las zonas francas industriales para posteriormente ingresar al país.

Desde la aprobación del Decreto Supremo 29836, que prohíbe la internación de coches con una antigüedad mayor a cinco años, disminuyó la cantidad de motorizados importados. Por ello el registro de vehículos fue menor que en años anteriores²⁹.

A dicha cantidad se suma el registro de motorizados indocumentados “chutos”, según el reporte de la Aduana. Esta cifra ya superó la meta prevista en la Ley de Saneamiento Legal de Vehículos, que preveía la inscripción de 10.000 carros. El eje troncal tiene el mayor número de inscritos. Cochabamba con 19.988, Santa Cruz con 18.111 y La Paz con 12.057 vehículos.

Datos del Ministerio de Obras Públicas indican que la gran mayoría de los autos indocumentados ya se encontraba en el país. Del 100% del parque automotor el cálculo es que los vehículos chutos conformen un 10% adicional del que ya había. En este sentido, supone un incremento en el uso de combustible e infraestructura que está garantizada para el sector público.

Uno de cada 10 tiene auto

En Bolivia existe un vehículo automotor por cada 10 habitantes, según la base de datos del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT). El parque automotor, hasta el 21 de junio del 2011, alcanzó a 986.307 vehículos a

²⁹ Cfr. *LA RAZÓN Edición Digital* - Domingo, 26 de junio de 2011, Economía, “El 80% del parque automotor se concentra en tres departamentos, Registro. Su número, incluidos los que podrían ser nacionalizados, supera el millón”.

nivel nacional. Según la información del Instituto Nacional de Estadística (INE), la población total proyectada para la gestión 2010 es de 10.426.154 habitantes.

Contaminación en La Paz

En la primera Cumbre Social del Transporte de La Paz se dio a conocer que el 80% de la contaminación que existe en el departamento es ocasionada por el parque automotor y los que más polución generan son los motorizados que tienen más de 18 años. El programa municipal Aire Limpio indicó que la urbe paceña tiene problemas de calidad de aire debido a los contaminantes generados por el parque automotor: óxido de nitrógeno y material particulado.

Modelos más actuales

En el departamento de Santa Cruz casi el doble de los motorizados, es decir 74.921, tiene una antigüedad de 9 años (son modelos fabricados entre 2001 y 2010) a diferencia de La Paz que tiene 43.838 y Cochabamba 46.137. De la cifra total (986.307) del parque automotor, el 90% es del servicio particular, el 9% del público y el 1% del oficial. Según el RUAT, se debe a que si bien los dueños declaran la razón social del carro, no se conoce el uso que le dan.

CAPÍTULO III

MARCO JURÍDICO

“LEGISLACIÓN QUE AMPARA LA INSPECCIÓN O REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR”



“La legislación boliviana en materia de transporte es amplia, ya que permite fundamentar de forma integral, la realización de una Inspección Técnica Vehicular, que parte desde la propia Constitución Política del Estado y pasa por las leyes tanto nacionales como internacionales con el único propósito de salvar vidas humanas por cualquier tipo de siniestro y librar de contaminación al medioambiente”

CAPÍTULO III
MARCO JURÍDICO
“LEGISLACIÓN QUE AMPARA LA INSPECCIÓN O REVISIÓN
TÉCNICA VEHICULAR”

1. LEGISLACIÓN NACIONAL

En este marco jurídico se destacan artículos principales de la legislación boliviana que permiten fundamentar jurídicamente la propuesta de tesis de carácter propositivo para sustentar la propuesta en medio de un ámbito de profundos cambios para mejorar el servicio y rendimiento en las instituciones incentivando a la competitividad en este caso el aspecto fundamental de la inspección técnica vehicular:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

Sección X

DERECHOS DE LAS USUARIAS Y LOS USUARIOS Y DE LAS
CONSUMIDORAS Y LOS CONSUMIDORES

ART.76. I. El Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.

Art. 302. I. Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos, en su jurisdicción:

18. Transporte urbano...

23. Elaborar, aprobar y ejecutar sus programas de operaciones y su presupuesto

37. Políticas que garanticen la defensa de los consumidores y usuarios en el ámbito municipal

COMENTARIO.- En estos preceptos constitucionales, de forma clara se determina la función del Estado como entidad que tiene la función de otorgar un adecuado

servicio de transporte a la población para garantizar los derechos de los usuarios y los consumidores.

LEY MARCO DE AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN “ANDRÉS IBÁÑEZ” Nro. 031 de 19 de julio de 2010

Art. 96. (TRANSPORTES)

Par. VII. De acuerdo a la competencia exclusiva del numeral, 18 Parágrafo I del Artículo 302, de la CPE, los gobiernos municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

- 1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento de tránsito urbano*

COMENTARIO.- La ley marco de autonomías y descentralización, garantiza las competencias de los gobiernos autónomos municipales, las reformas permanecieron y se enriquecieron, y en nuestro objeto de investigación mantienen indelebles sus funciones.

LEY GENERAL DE TRANSPORTES Nro. 165 de 16 de agosto de 2011

Artículo 7. (DEFINICIONES). Para los efectos de la presente Ley y sus normas reglamentarias, se definen los siguientes términos:

Centro de revisión técnica vehicular. Son las instalaciones en las cuales se realiza la revisión técnica vehicular, que debe hacerse en los vehículos, componentes o accesorios y que estén habilitados por el organismo competente.

Sistema de revisión técnica vehicular. Conjunto de entidades, operaciones e instalaciones destinadas a reducir las fallas mecánicas a través de la verificación y evaluación del estado técnico de los vehículos, mejorar la seguridad vial, mejorar

la capacidad de operación del vehículo, reducir las emisiones contaminantes y comprobar la idoneidad de uso a través del registro de los vehículos.

SECCIÓN VI

SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 218. (SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR). El Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular, será administrado por una entidad de competencia nacional del nivel central del Estado, a ser creada exclusivamente para regular, reglamentar, supervisar y fiscalizar la operación del Sistema en todo el país, velando por su desarrollo y buen uso. Además, será responsable de la administración y distribución de los recursos recaudados y de la planificación de la innovación tecnológica del sistema.

Artículo 219. (PROPÓSITO DEL SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR). El Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular tiene el propósito de realizar la constatación de condiciones técnicas, mecánicas y ambientales de funcionamiento y seguridad para la circulación de todas las unidades de transporte automotor públicos y privados en todo el territorio nacional, con la finalidad de reducir la probabilidad de accidentes por aspectos técnico - mecánicos y disminuir al mínimo la contaminación ambiental.

Artículo 220. (REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR).

I. La entidad competente del nivel central del Estado, reglamentará mediante normativa específica las condiciones de operación de los centros de revisión técnica vehicular, para realizar la inspección técnica de vehículos bajo estándares uniformes y otorgará la autorización correspondiente con validez en el área geográfica asignada y por un tiempo determinado.

II. La revisión técnica vehicular tendrá un enfoque integral en aspectos técnico - mecánicos y ambientales de los vehículos, de acuerdo a normativa específica establecida por la entidad competente.

III. La entidad competente del nivel central del Estado establecerá los periodos de la revisión técnica vehicular.

Artículo 221. (CIRCULACIÓN). Todo vehículo motorizado para transitar por las vías públicas del Estado Plurinacional de Bolivia, deberá portar y tener vigente el certificado de la revisión técnica vehicular otorgado por la autoridad competente.

Artículo 222. (CENTROS DE REVISIÓN TÉCNICA).

I. Los centros de revisión técnica vehicular, son establecimientos especializados y acreditados, los cuales deberán estar equipados con líneas de inspección para vehículos livianos, pesados y motocicletas, además de equipos computarizados para la inspección, de acuerdo a los estándares establecidos en normativa específica.

II. La cantidad de centros de revisión y sus respectivas líneas de inspección por ciudad, serán establecidas por la entidad competente del nivel central, las mismas que estarán conectadas en red y tiempo real con el centro informático de control nacional de revisión técnica vehicular.

Artículo 223. (CONTROL EN VÍA). El control en vía pública del cumplimiento de la revisión técnica vehicular estará a cargo de la Policía Boliviana.

Artículo 224. (EVALUACIÓN DEL SISTEMA). La entidad competente del nivel central, establecerá los mecanismos para medir y controlar el impacto de la aplicación del sistema de revisión técnica vehicular, tanto en aspectos de calidad del medio ambiente, como reducción de la siniestralidad.

COMENTARIO.- En estos preceptos de la ley se trata con mayor detalle el proceso que conlleva la revisión técnica vehicular por lo que se debe crear una infraestructura adecuada para llevar adelante tal actividad con un enfoque integral en los vehículos motorizados.

SECCIÓN IX

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE

Artículo 238. (NORMAS TÉCNICAS).

I. Todos los operadores están obligados a cumplir requisitos y estándares de calidad, seguridad, circulación, vialidad y otros que sean aplicables según las disposiciones vigentes, en forma permanente y bajo su responsabilidad a fin de garantizar una prestación del servicio eficiente.

II. La calidad y seguridad del servicio deben garantizar la satisfacción de la usuaria y usuario en términos de cumplimiento de itinerarios, puntualidad, comodidad, atención e información al cliente, higiene, prevención de accidentes y otros aspectos técnicos establecidos de acuerdo a normativa específica para la implementación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular.

Artículo 257. (AUTORIZACIÓN MUNICIPAL).

Par II, inc. d) Certificado de aprobación de Revisión Inspección Técnica Vehicular que garantice el óptimo funcionamiento del motorizado.

COMENTARIO.- en estos preceptos de ley se conmina a los propietarios de vehículos cumplir con los requisitos que garanticen un óptimo funcionamiento.

LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA No. 015 de 18 de abril de 2012
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ

Secretaria General

LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTES Y TRÁNSITO URBANO

CAPITULO V

RED VIAL Y VEHÍCULOS

Artículo 37. (REVISIÓN TÉCNICO- MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES)

Todos los vehículos motorizados que circulen por la red vial del Municipio de La Paz, estarán sujetos a revisiones técnicas de operación y de control de emisión de gases contaminantes conforme a la normativa vigente y sus reglamentaciones.

COMENTARIO.- Esta ley autónoma del municipio de la ciudad de La Paz, se encuentra acorde al marco constitucional y legal nacional, por ello el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz elaboró la propuesta normativa que regule el transporte y tránsito urbano en su jurisdicción en base a las demandas ciudadanas de la “I Cumbre Social por un mejor Transporte para La Paz” del mes de marzo de 2011 y los primeros meses de 2012 con sectores del transporte en la “II Cumbre Social por un mejor Transporte para La Paz”.

En el artículo precedente es claro el municipio al señalar que es obligatoria la revisión técnica vehicular en su jurisdicción, actividades que serán coordinadas con la **Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes - ATT**, ya que en la Ley Autónoma Municipal se creó la **Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito - AMTT**.

CÓDIGO DE TRÁNSITO LEY No. 3988

CAPITULO II

DE LOS VEHÍCULOS

Art. 12.- (Vehículos). Vehículo es todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas.

Capítulo IV

De las inspecciones

Art. 27 (Inspección). Inspección es la constatación de las condiciones de funcionamiento técnico – mecánicas, capacidad y comodidad del vehículo, para la seguridad y eficiencia del servicio.

Artículo 28.- (Papeleta). La inspección se acreditará mediante la respectiva papeleta y podrá efectuarse en cualquier Distrito del país, sin discriminación del origen o registro del vehículo.

Artículo 29.- (Validez). La papeleta de inspección tiene validez en todo el territorio nacional y será exhibida ante la autoridad de Tránsito que la exija.

Artículo 30.- (Periodo de Inspección). La inspección se efectuará cada cuatro meses en forma simultánea en todo el país.

Artículo 32.- (Mantenimiento). La responsabilidad del mantenimiento y buen funcionamiento del vehículo, estará a cargo del propietario y del conductor, los que están obligados a la revisión diaria.

REGLAMENTO DE TRÁNSITO- RESOLUCIÓN SUPREMA No.

187444

TÍTULO II

DE LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO VI

DE LAS INSPECCIONES

Art. 104. (Objeto). La inspección tiene por objeto la verificación de las condiciones de funcionamiento del vehículo a fin de precautelar por la seguridad en la circulación y eficiencia del servicio.

Durante la inspección se tendrá especial cuidado en la revisión de los sistemas de dirección, frenos y luces.

Art. 106. (Obligatoriedad). Todos los conductores tienen la obligación de presentar sus vehículos a las inspecciones dentro de los periodos establecidos por el Art. 30 del Código Nacional de Tránsito.

Art. 106.- (Documentos de la Inspección). La inspección se acredita mediante la papeleta de pago y la roseta que deberá adherirse en parte visible del parabrisas. Estos documentos tienen validez en todo el territorio nacional y los conductores están obligados a exhibir la papeleta de pago cuando así lo exija la autoridad de Tránsito.

Art. 107.- (Permisión). La inspección de un vehículo podrá efectuarse en cualquier lugar del país sin discriminación de ninguna clase por el origen ni registro del vehículo.

Art. 110.- (Mantenimiento y revisión diaria). La responsabilidad del mantenimiento y revisión diaria del vehículo estará a cargo tanto del propietario como del conductor, quienes antes de salir a la circulación, tienen la obligación de verificar si los sistemas de dirección, frenos y luces funcionan perfectamente y si el vehículo tiene suficiente combustible, aceite y agua a fin de no entorpecer la circulación.

TÍTULO IV
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS
CAPÍTULO I
DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Art. 223.- (transporte urbano) Esta clase de servicio se circunscribe al radio urbano y principalmente comprende: automóviles de alquiler (taxis y trufis), rápidos, micros, transporte colectivo de pasajeros, transporte urbano...

COMENTARIO.-Tanto el Código como el Reglamento de Tránsito, definen y clasifican a los vehículos motorizados para desempeñar de forma eficaz sus funciones de identificación y control, tanto para quienes conducen los vehículos

como para quienes los controlan, constituyéndose en otra de las herramientas normativas de uso en nuestro objeto de investigación.

TÍTULO V

DE LOS DOCUMENTOS Y REGISTROS

CAPÍTULO VI

DE LAS PAPELETAS DE INSPECCIÓN, DE CONTROL Y DE SERVICIOS

Art. 353. (Valor probatorio). La papeleta de inspección es el documento que acredita que el vehículo ha sido sometido a la revisión técnica dispuesta por el Capítulo IV, Título II del Código de Tránsito.

Art. 354.- (Roseta de inspección). Juntamente con la papeleta de inspección se extenderá la roseta de inspección que irá adherida en parte visible del parabrisas del vehículo. Ningún vehículo podrá circular por las vías públicas sin estar unido de estos documentos, pudiendo la Policía de Tránsito exigir su presentación en cualquier momento.

COMENTARIO.- En el Código de Tránsito y su reglamento se contempla la inspección técnica vehicular a cargo de las autoridades de tránsito siendo obligatorio para todos los operadores de transporte automotor cumplir con esta disposición normativa ya que una vez que se cumpla el periodo de inspección se realizará los controles respectivos.

DECRETO SUPREMO No. 071

De 7 de mayo de 2009

ARTICULO 4°.- (ATRIBUCIONES Y COMPETENCIAS). Las atribuciones, competencias, derechos y obligaciones de las ex Superintendencias Sectoriales serán asumidos por las Autoridades de Fiscalización y Control Social, en lo que no contravenga a lo dispuesto por la CPE.

ARTICULO 17°.- (COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD).

a) Regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades por parte de las entidades y operadores bajo su

jurisdicción reguladora, y el cumplimiento de sus obligaciones legales y contractuales.

ARTICULO 19.- (Obligaciones del Operador).

a) Cumplir con las disposiciones vigentes y con las Resoluciones Administrativas.

b) Garantizar la calidad, seguridad y continuidad de los servicios de transporte automotor público terrestre y terminales terrestres.

d) Cumplir con las normas técnicas de seguridad establecidas en los proceso de revisión técnica automotriz.

2. LEGISLACIÓN COMPARADA

Se puede ver que en los países de Latinoamérica se adquirió gran conciencia para que los usuarios de los vehículos realicen la inspección técnica vehicular a sus vehículos en el parque automotor, siendo este uno de los requisitos principales para que ellos puedan estar en circulación.

REPÚBLICA DEL PERÚ

En el vecino país del Perú se cumple la inspección técnica vehicular a través de su sistema nacional de inspecciones técnicas vehiculares y sus reglamentos para lo que cuentan con personal calificado y en talleres autorizados por el Ministerio de Transportes.

REPÚBLICA DE CHILE

En el vecino país de Chile también existen Plantas de Revisión Vehicular, responsabilidad que recae en distintas empresas las que realizan este servicio de forma óptima

REPÚBLICA DE ARGENTINA

En Argentina, la Verificación Técnica Vehicular (VTV) es un requisito de la Dirección General de Tránsito para poder circular por rutas y vías públicas. Consiste en llevar el vehículo a un taller habilitado para extender el comprobante de la VTV, en el cual se revisan diferentes aspectos de mecánica y seguridad para asegurarse de que cumple con los requisitos mínimos.

ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA

En algunos lugares de Estados Unidos la Inspección Técnica Vehicular se conoce como "Inspection and Maintenance Programs for cars and trucks" en otros "MVET" (Motor Vehicle Emissions Testing), y cada estado tiene sus propias reglas de cuándo hay que hacerlo y qué inspeccionar. También muchos vehículos, si son nuevos por ejemplo, no requieren estas inspecciones porque ya siguen las reglas de sus Estados.

ESPAÑA

La Inspección Técnica de Vehículos, más conocida por su acronimo ITV, es un control técnico al que cada cierto tiempo deben someterse los vehículos en España, de acuerdo a su normativa del área de tránsito, donde se forma además técnicos especialistas en esta actividad.

CAPÍTULO IV

MARCO PRÁCTICO

“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y LOGÍSTICOS PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR A CARGO DE LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTES (AUTORIDAD COMPETENTE)”



“Con un personal estrictamente profesional a cargo de la Autoridad de Fiscalización de Transportes, o Autoridad Competente –ATT, se podrá emprender la gran tarea de realizar la Inspección Técnica Vehicular o Revisión Técnica Vehicular, actividad que será sostenible en el tiempo ya que están dadas las condiciones para mejorar el servicio de atención al público”

CAPÍTULO IV

MARCO PRÁCTICO

“FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y LOGÍSTICOS PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR A CARGO DE LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTES (AUTORIDAD COMPETENTE)”

En esta parte final de la tesis, se justificará y sustentará la propuesta tomando en cuenta que la Inspección Técnica Vehicular o Revisión Técnica Vehicular, es una actividad que será sostenible en el tiempo y que estará a cargo de la Autoridad de Fiscalización de Transportes, o que es lo mismo Autoridad Competente –ATT, en su calidad de máxima autoridad de fiscalización y regulación.

Emitirá una reglamentación que institucionalice la Inspección Técnica Vehicular que materialice este proceso, tomando en cuenta las características del Estado unitario plurinacional autonómico, a fin de realizar una actividad coordinada y con pleno control sujeta a una amplia fiscalización administrativa.

Tomando en cuenta las fallas mecánicas del vehículo como también los niveles de contaminación que producen, sumándose a ello la demanda social plasmada en los cuestionarios elaborados estadísticamente que permiten rescatar esos criterios a fin de elaborar una reglamentación acorde a la realidad boliviana.

1. JUSTIFICACIÓN Y SUSTENTACIÓN DE LA PROPUESTA:

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS MECÁNICAS

En conmemoración al día mundial de seguridad vial, el Organismo Operativo de Tránsito, al realizar una evaluación sobre la realidad de Bolivia con relación a esta

problemática, determinó la ausencia de una cultura de seguridad vial por parte de conductores, pasajeros y peatones³⁰.

Según datos oficiales del Organismo Operativo de Transito, los choferes en Bolivia solo respetan en 10% de las disposiciones establecidas dentro del Código de Transito, razón por la que, accidentes ocasionados por el consumo de bebidas alcohólicas y las fallas mecánicas continuarían siendo las principales causas de muerte en Bolivia.

De esta manera se precisa que todavía el 90% de los accidentes de tránsito en el país es ocasionado por fallas humanas, alrededor del 7% por problemas en la vía o factores climáticos y solo un 3% por problemas mecánicos del automotor, porcentajes que reflejarían una falta de respeto de la norma, tanto por conductores como por peatones y pasajeros.

Mientras que desde la Organización de Naciones Unidas ONU, se lanzó con motivo de este día, el ***Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020***, campaña de la cual es parte Bolivia, una convocatoria a las naciones a tomar acciones eficaces para la reducción de muertes en accidentes viales.

Ultimo lugar

Según una evaluación realizada por la Corporación Andina de Fomento CAF, Bolivia ocupa uno de los últimos lugares en Latinoamérica en temas de seguridad vial. Situación asignada debido a las condiciones precarias de los caminos, la mala estructura vial y la ausencia de campañas intensivas de educación vial.

La evaluación concluyó que “Bolivia está muy atrasada en la aplicación de tecnologías de seguridad vial y no se usan herramientas más económicas que podrían ayudar a revertir la situación. Se identificaron falencias en la señalización, semáforos precarios y poco visibles. Por lo que se sugiere cambiarlos por otros que tienen mejor iluminación, que consumen menos energía y que tenga un

³⁰ Cfr. GAIA NOTICIAS, 11/05/2011

conteo para saber en qué momento se cambiará de luz para evitar más accidentes. Según la evaluación, en el país, cada año mueren más de 140.000 personas.

Datos Latinoamérica

Datos de la Organización Mundial de la Salud señalan que a nivel regional, Argentina registra la mayor tasa de muertos por accidentes de tránsito en Sudamérica, con una relación de 28,3 víctimas fatales por cada 100 mil habitantes.

El segundo lugar lo ocupa Venezuela con 5.225 decesos cada 100 mil habitantes. La lista continúa con Perú, Colombia, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay, Ecuador y Bolivia.

Según el informe, en el continente americano, casi 130 mil personas mueren anualmente a consecuencia de los accidentes de tránsito, representando Sudamérica el 38%.

Mientras que entre las causas, se encuentran conducir en estado de ebriedad y no respetar las señalizaciones –fundamentalmente los límites de velocidad.

1.1. NIVEL DE CONTAMINACIÓN PROVOCADO POR VEHÍCULOS AUTOMOTORES REDUCE LA ESPERANZA DE VIDA

Un estudio realizado por técnicos de la Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico (Swisscontact) y por la Agencia Suiza para el Desarrollo y la Cooperación (Cosude) en el marco del proyecto “Aire limpio”³¹, confirmó que en el país se vive una dramática realidad ambiental.

La investigación titulada “El auto nuestro de cada día (El parque vehicular en Bolivia, diagnóstico y control)”, da cuenta de una latente realidad en el país: “Los vehículos han desplazado a las personas”, a partir de ahí, se genera una síntesis

³¹ Cfr. Contaminación vehicular baja la esperanza de vida, Por Jackeline Rojas Heredia - Los Tiempos - 17/04/2011

de la historia vehicular en Bolivia, la llegada del tranvía y los primeros vehículos a motor entre 1903 y 1905.

Más allá, se menciona los intereses económicos particulares que provocaron la quiebra y anulación del tranvía dando paso a una mala planificación vehicular que con el paso del tiempo; el “boom” de los vehículos asiáticos; la reducción de costos para la adquisición de automóviles por familia y en últimos años la importación de vehículos usados provocó un incremento acelerado en el volumen del parque automotor.

El estudio menciona un registro histórico en 2008 cuando el parque automotor creció el doble de su volumen. Las políticas impuestas después, como la conversión a Gas Natural Vehicular (GNV), la prohibición a la importación de coches usados y otras, si bien han logrado disminuir el volumen vehicular, no se ha dado una reducción de los principales contaminantes que día a día disminuyen el tiempo de vida en los bolivianos, peor aún, en los cochabambinos.

Tasa de motorización

- Según los datos de la investigación: “El Auto Nuestro de cada Día”, se estima que la tasa nacional de motorización, es decir, el número de vehículos por cada mil habitantes, creció de 121 autos por cada mil habitantes en 2004 a 158 unidades por cada mil personas en 2007.
- En Cochabamba hay 300 vehículos por cada mil habitantes, es decir, un vehículo por cada familia, sorprendentemente le sigue Tarija llegando a un vehículo cada cinco personas (200 vehículos por mil habitantes).
- La Paz junto a El Alto muestran un indicador relativamente alentador un vehículo por cada 10 habitantes.
- En Cochabamba hay más vehículos cuyos modelos corresponden a los años 1991-1995, seguidos en proporción por los modelos de los años 1996-2000, es decir existen más vehículos antiguos y son los que menos impuestos pagan, y son además los que más contaminan, debido a su motor.

1.2 DÍA DEL PEATÓN

En este plan para evitar la contaminación, también se encuentra la Ley 150/2011 que establece el ***Día Nacional de Peatón y del Ciclista en Defensa de la Madre Tierra*** ya que prohíbe la circulación de vehículos desde las 00:00 hasta las 18:00. Sin embargo, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, fijó que esa restricción en La Paz sea de 09:00 a 16:00, como una señal de tolerancia y por ser la primera vez de aplicación de esta nueva norma³².

Textualmente el artículo 2 de esta Ley, promulgada el 11 de julio, dice: “Se prohíbe en el Día Nacional del peatón y del Ciclista en Defensa de la Madre Tierra, la circulación de vehículos motorizados públicos y/o privados, o cualquier otro motorizado que utilice algún tipo de carburante (...) durante ese día en todo el territorio Nacional”.

Según el artículo cinco de la ley, su incumplimiento dará lugar a sanciones que dispongan el Gobierno Central o los gobiernos autónomos municipales, a través del Organismo Operativo de Tránsito de cada municipio. También se establece que con carácter excepcional y en casos de emergencia se autorizará la circulación de ambulancias, vehículos policiales, militares, tránsito y bomberos.

Por su parte el Concejo Municipal, mediante una Ordenanza, reglamentó la aplicación de la Ley 150 del “Día Nacional del Peatón y del Ciclista en defensa de la Madre Tierra”, que declara que el primer domingo de septiembre de cada año se celebrará el “Día del Peatón”³³

En este marco la mencionada Ley sancionada por la Asamblea Legislativa expresa en su artículo séptimo: “El Gobierno central y cada Gobierno de las entidades territoriales autónomas, emitirán la respectiva norma reglamentaria, según corresponda, (...) para su fiel cumplimiento”.

³² Cfr. Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, La Paz, ago. 29 de 2011(SIM/GAML P)

³³ Cfr. EL DIARIO edición digital, domingo 4 de septiembre de 2011.

La fecha es para aportar a la conservación del medioambiente, evitando la circulación de movildades, ya que estas son las que más contaminan el medioambiente, aunque son muy necesarias.

1.3. DIAGNÓSTICO DE LA ITV A CARGO DEL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA BOLIVIANA

La decisión de retirar a la Policía de la recaudación y administración de recursos con la Ley General de Transportes ya liberó a un millar de uniformados que cumplía labores de escritorio en dependencias policiales encargadas de la generación de recursos intrainstitucionales, un mecanismo criticado como generador de corrupción hace ya décadas.

Ante todo esta fue una de las medidas para erradicar la corrupción de la Policía, como política de Estado en Bolivia, para ello, la recaudación y administración de recursos provenientes de trámites de Inspección Técnica Vehicular y licencias de conducir se encuentran en manos civiles dependientes del SEGELIC, tarea que realizaba la policía desde la década de los años 50.

Se trata de la primera gran reforma a la Policía boliviana, presa de hechos de corrupción, por ello la recaudación y administración de fondos provenientes del pago por civiles, se mantuvo en manos de la Policía desde la década de los años 50.

La Ley General de Transportes promulgada y publicada contempla la creación de la autoridad competente para realizar la revisión técnica vehicular con el fin de garantizar el buen funcionamiento del parque automotor, principalmente del servicio público, toda vez que las revisiones técnicas deben ser muy minuciosas y un vehículo va a prestar sus servicios solamente cuando pase la revisión técnica, que ya no estará en manos de la Policía Boliviana.

Es decir la nueva función de la Policía Boliviana será la de verificar que todos los vehículos circulen por las ciudades y carreteras del país portando sus respectivas autorizaciones que serán entregadas una vez realizada la inspección minuciosa.

De esta manera se trabajará para que los vehículos estén sujetos a minuciosas revisiones técnicas, principalmente en el sistema eléctrico, direccional, de frenos y de suspensión, etc., como requisito básico para prestar servicios al público.

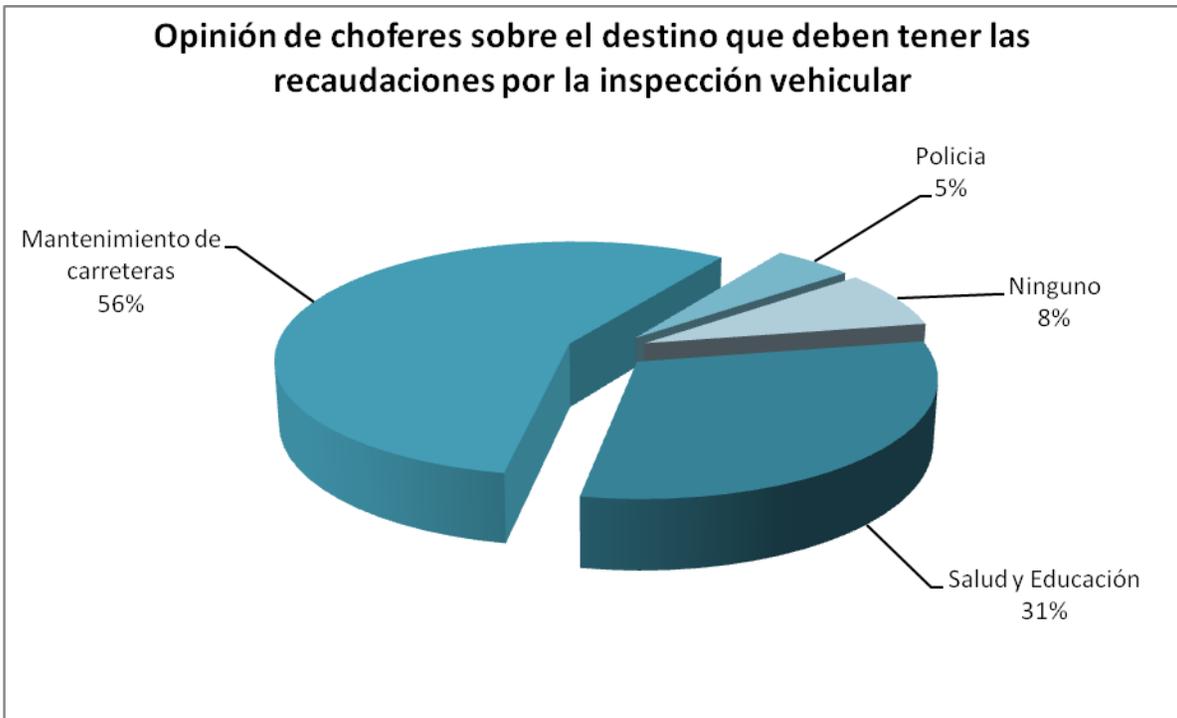
Si bien en la Ley de Transportes se contempla que se mantendrán las recaudaciones que realizaba la Policía de la misma manera en que cuando aún se encuentra a cargo de su administración, sin que ello pueda afectarles, la encuesta realizada en la gestión 2012 a transportistas de la ciudad de La Paz y la ciudad de El Alto, demostró otros criterios donde la mayor parte de estas recaudaciones deberían pasar al mantenimiento de las carreteras 56,6%.

El otro porcentaje de 30,7% debería transferirse a las áreas de salud y educación siendo que estos recursos sean utilizados para obras a favor de la protección social y su capacitación. Sólo un 4,9 % se expresó que estos recursos financieros pasen a la Policía Boliviana.

Entonces claramente se ve la necesidad de replantear el destino de estos fondos, no obstante de estar protegidos por la ley de transportes. La percepción de los choferes en la encuesta tiene otro punto de vista. Ello hace que pueda replantearse o modificarse el artículo de la Ley referente al destino de las recaudaciones por concepto de la Inspección técnica vehicular.

¿A su juicio, cual es el mejor destino que deben merecer las recaudaciones por concepto de la inspección técnica vehicular?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Salud y Educación	149	30,7%
Mantenimiento de carreteras	275	56,6%
Policía	24	4,9%
Ninguno	38	7,8%
TOTAL	486	100,0%



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

NIVELES DE RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE LA ITV

La recaudación por concepto de Inspección Técnica Vehicular en la gestión 2011 – 2012, reportó a la Policía Boliviana unos 17 millones de bolivianos según informó el Director de Recaudación Antonio Ortega³⁴

1.4. ¿LA ITV A CARGO DE LA POLICÍA BOLIVIANA CUMPLE CON LAS EXPECTATIVAS DE SEGURIDAD VIAL DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE?

En esta encuesta realizada en la gestión 2012, en la ciudad de La Paz zona central y zona Sur y la ciudad de El Alto, se puede ver que la Policía Boliviana no cumplió con las expectativas de la sociedad en la revisión o inspección técnica vehicular.

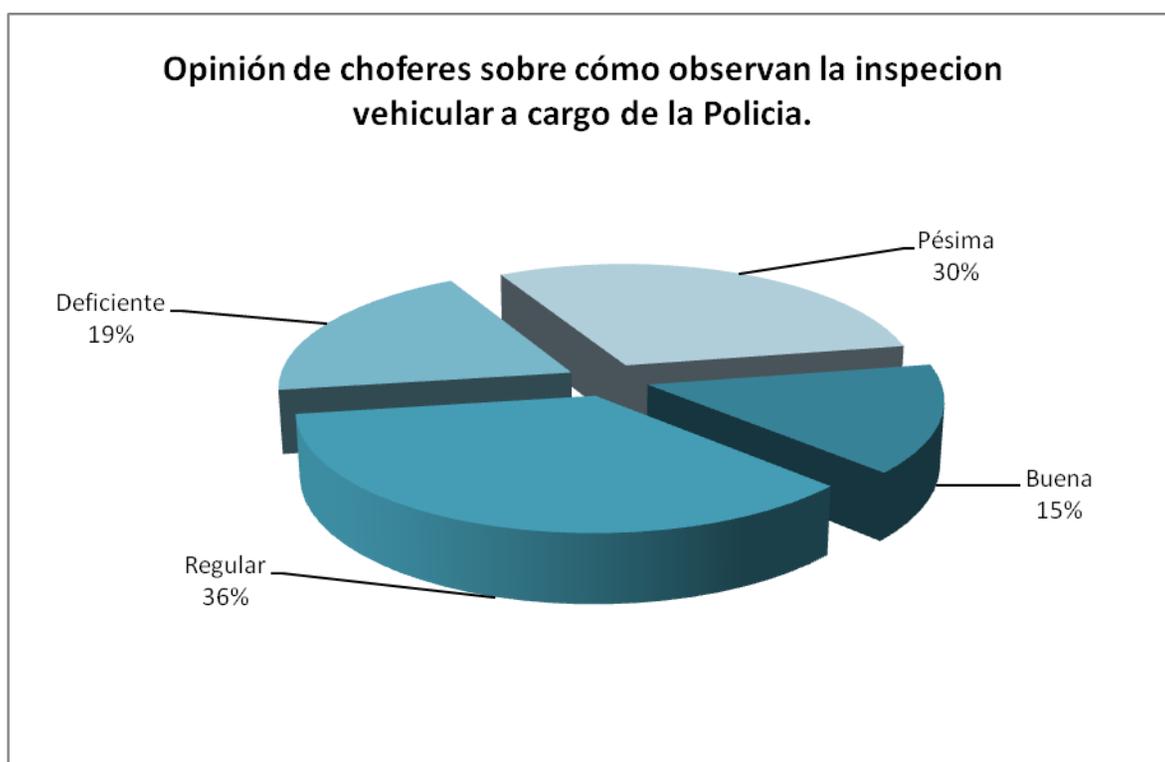
Los porcentajes son contundentes, en vista que un 35,6 % la califica de regular es decir no llega a los parámetros de ser buena o adecuada, y deficiente en un 19,5 % porque según los encuestados esa inspección no les da garantías necesarias como para que los chóferes y conductores puedan estar satisfechos por este servicio.

Un 30%, la califica como pésima porque durante la inspección técnica vehicular, esta institución no utiliza a personal profesional en mecánica automotriz, donde se ocupan policías sin mayor conocimiento de mecánica automotriz, no es lo mismo revisar las causas de un accidente de tránsito que el de mantenimiento de un vehículo, esto corresponde a un profesional con conocimientos altamente calificados.

³⁴ JORNADA, “recaudación por Inspección Técnica Vehicular”, miércoles 1 de febrero de 2012

¿Actualmente, cómo ve la inspección vehicular a cargo de la policía?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Buena	72	14,8%
Regular	173	35,6%
Deficiente	95	19,5%
Pésima	146	30,0%
TOTAL	486	100,0%



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

1.5. ¿EXISTIRÍA ACUERDO SOCIAL PARA QUE LA ITV SE EJERZA A CARGO DE PROFESIONALES CIVILES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE?

En este marco práctico se pudo constatar el gran apoyo de la sociedad boliviana que está de acuerdo con la iniciativa de cambiar la entidad que inspecciona vehículos, La Autoridad Competente o de Fiscalización de Transportes, que está a cargo de profesionales civiles con especialidad en mecánica automotriz, hecho que se pudo comprobar en entrevistas realizadas por los medios de comunicación, caso de *EL DIARIO*³⁵, y la propia encuesta realizada de forma personal en la ciudad de La Paz en la zona central, la zona sur y la Ciudad de El Alto en la gestión 2012.

Toda vez que la Asamblea Legislativa Plurinacional cumplió con elaborar la Ley General de Transporte, y se pueda complementar con la reglamentación en los servicios de transporte urbano, interdepartamental y departamental. A su vez, contempla la calidad y condiciones del transporte.

De esta manera en un recorrido efectuado por las calles de la ciudad, la ciudadanía manifestó su total respaldo a la propuesta incluida en la Ley General de Transportes, referida al cambio de efectivos policiales por civiles en las inspecciones técnicas vehiculares.

Por ejemplo, la Confederación Nacional de Juntas Vecinales aplaudió la propuesta y definió que ésta sería una respuesta para evitar que las movildades obsoletas continúen circulando, constituyéndose en un peligro para el ciudadano.

En esta normativa también está incluida la propuesta de cambiar de instancia encargada de la inspección vehicular y su conformación, la misma que está establecida en el reglamento de la Ley de Transportes, pues hasta el momento sólo se conoce que dependerá del Ministerio de Obras Públicas a través del Viceministerio de Transportes.

³⁵ Cfr. *EL DIARIO*.net, en: sociedad, Bolivia, 12 de julio de 2011

Ante esta situación, *EL DIARIO* salió a las calles a consultar la opinión de la ciudadanía, la misma expresó total apoyo a esta iniciativa. La población considera que es una medida para acabar además con la corrupción que existe en la institución policial.

Sin embargo, puntualizaron que la idea principal es evitar que los vehículos de transporte público consigan fácilmente aprobar las inspecciones vehiculares para posteriormente emitirles las Rosetas de Circulación, teniendo en cuenta que no cumplen con las condiciones para brindar seguridad a los usuarios.

“La medida me parece excelente, ojalá resulte y se acaben las coimas a los policías para emitirles las rosetas que les permiten circular a sus anchas, lo que deriva en accidentes. Es hora de valorar las vidas humanas haciendo más estrictas las revisiones a los choferes”, dijo Roberto Zúñiga.

En los medios de comunicación, es muy común que se evidencie y denuncie a través de sus ediciones que varios de los accidentes de tránsito, sobre todo en carreteras, fueron ocasionados por las pésimas condiciones de los vehículos que conducen conductores y propietarios.

En la pasada gestión, una flota de transporte interdepartamental con destino al norte de La Paz sufrió un accidente debido a fallas técnicas, ya que el vehículo tenía varios repuestos recauchutados y readecuados, sin embargo, contaba con la Roseta de Circulación. Se supone que las movilidades que cuentan con esta certificación atraviesan una inspección técnica, donde la Policía determina si efectivamente rinde las condiciones necesarias para prestar servicio de transporte público.

“Aplaudimos la iniciativa”

Al respecto, el Directorio de la Confederación Nacional de Juntas Vecinales (Conaljuve), a cargo de Benjamín Cáceres, recordó que en los últimos tiempos la Policía perdió mucha credibilidad ante la opinión pública y por ello, inclusive, esta

organización social volvió a exigir, como en un principio, que este servicio cambie de instancia responsable.

“Nosotros habíamos solicitado que las inspecciones técnicas sean realizadas por una nueva entidad especializada o alguna que conozca sobre el tema, habíamos sugerido inclusive que esté encabezada por técnicos especialistas para mejores resultados”, puntualizó Cáceres.

En ese sentido, el dirigente cree que “se va por buen camino” al tomar en cuenta este aspecto dentro de la Ley General de Transportes, sin embargo, señaló que se debe cuidar dos aspectos fundamentales: primero, que todo vaya dentro de un marco de transparencia, y segundo, dentro del contexto técnico.

Por ello, esta organización social “aplaude” y apoya la iniciativa de cambiar de autoridades responsables de las inspecciones técnicas vehiculares que autorizan a vehículos públicos, por medio de la Roseta de la Circulación y así continuar brindando servicio de transporte a la población.

Posible solución a accidentes

Según Cáceres, esta sería tal vez una de las medidas de prevención para evitar que vehículos “obsoletos” circulen por la ciudad ofreciendo transporte público sin cumplir con las condiciones adecuadas, puesto que este tipo de moviidades son las que usualmente generan accidentes de tránsito, dejando como consecuencia personas heridas e inclusive muertas.

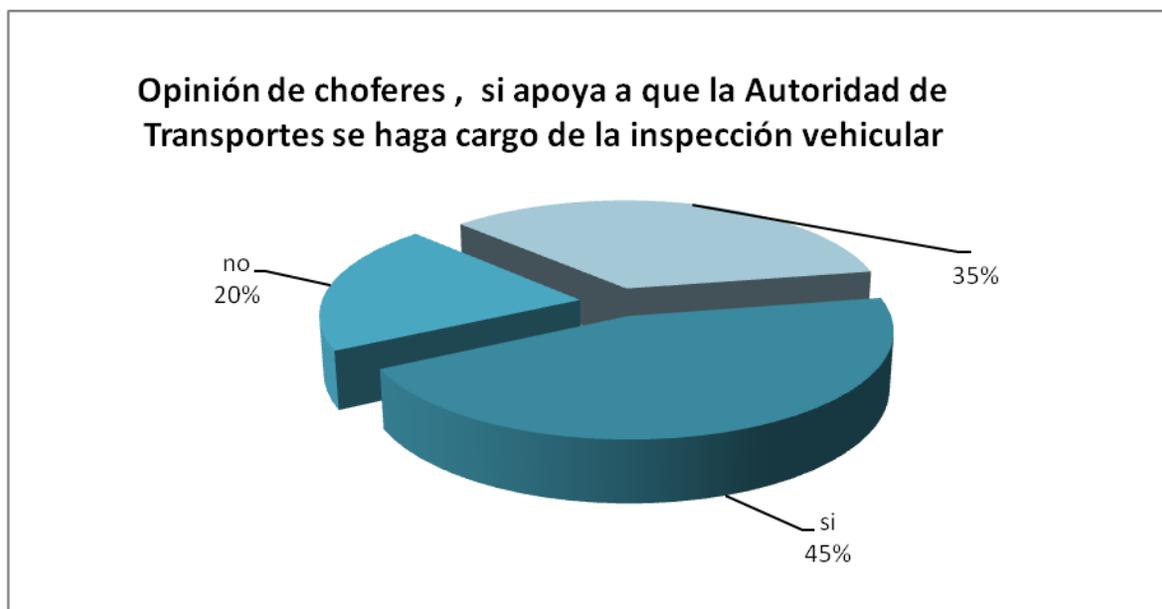
“No sabíamos el lugar o el momento, pero casi todos los vehículos de transporte público aparecían con Rosetas de Circulación, inclusive nos comentaron que existían lugares determinados donde eran vendidos sin necesidad de inspección técnica vehicular. Hemos visto que hay bastantes vehículos destartalados circular como si estuvieran en condiciones óptimas, aspecto que siempre hemos criticado”, aseveró el dirigente vecinal.

De esta manera existe consenso en la población en que la Autoridad de Fiscalización de Transportes o Autoridad competente se haga cargo de la

inspección o revisión técnica vehicular enmarcada en la Ley General de Transportes con un porcentaje de 45,1 %, por considerar que esta entidad cuenta con personal capacitado para realizar esta labor que no puede ser considerada rutinaria, puesto que en cada una de estas inspecciones se evalúa el estado de un motorizado que en un momento dado puede salvar la vida a un ser humano.

**¿Está de acuerdo en que la Autoridad Competente se haga cargo de la Inspección Técnica Vehicular?
(Autoridad de transportes)**

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	219	45,1%
No	98	20,2%
Está en la Ley y falta reglamentar	169	34,8%
TOTAL	486	100,0%



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

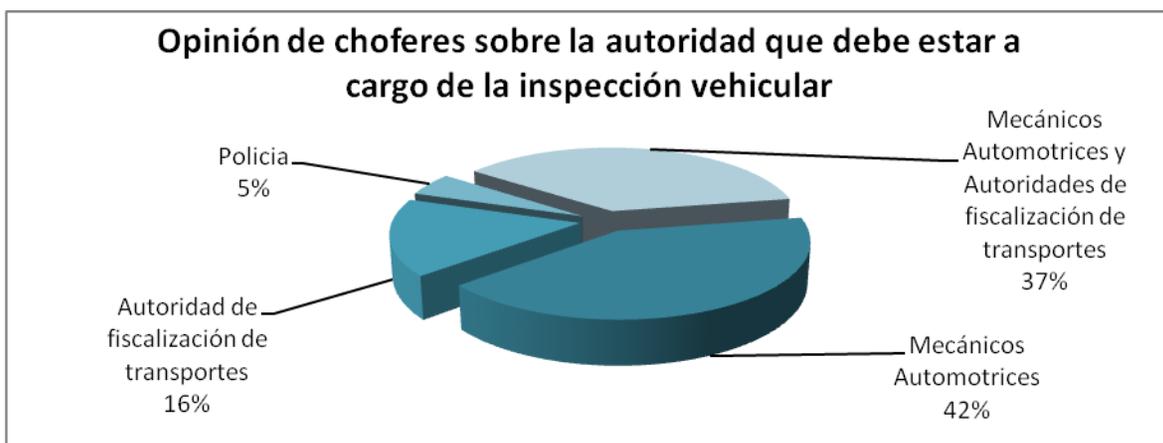
1.6. ¿QUIÉN DEBE ESTAR A CARGO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR?

Según la encuesta realizada en la gestión 2012, en la ciudad de La Paz, zona central y zona sur y la ciudad de El Alto, se pudo evidenciar gráficamente los criterios de los chóferes y la ciudadanía sobre quien debería estar a cargo de la Inspección o Revisión Técnica Vehicular.

Esta claro que la mayoría en un 41,6 % está de acuerdo en que esta labor sea realizada por personal profesional en mecánica automotriz, y un 37% sea realizado por Mecánicos Automotrices y Autoridades de fiscalización de transportes, frente a sólo 4,9% para que la policía lo realice.

¿Quién debe estar a cargo de la Inspección vehicular?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Mecánicos Automotrices	202	41,6%
Autoridad de Fiscalización de Transportes	80	16,5%
Policía	24	4,9%
Mecánicos Automotrices y Autoridades de Fiscalización de Transportes	180	37,0%
TOTAL	486	100,0%



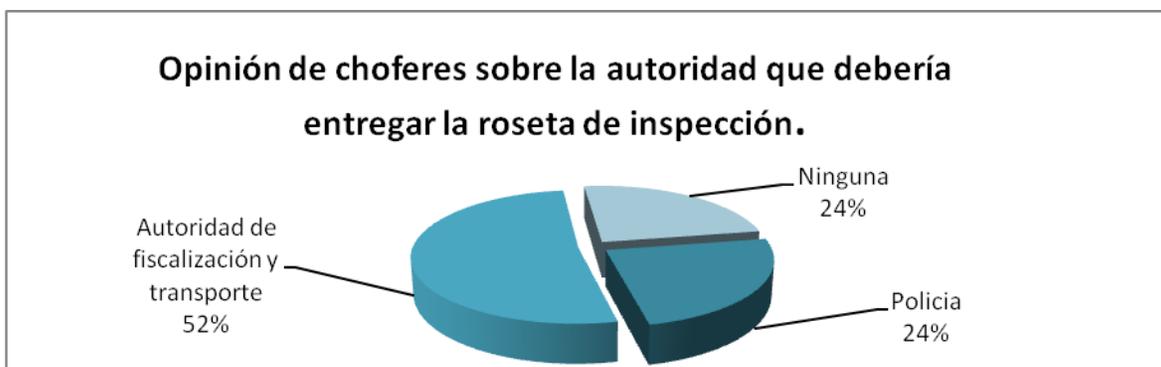
Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

Esta encuesta entonces da a entender que la Revisión Técnica Vehicular debe estar a cargo de la Autoridad Competente, en este caso la ATT, que en coordinación con las entidades autónomas debe ser la institución que otorgue las rosetas por concepto de Inspección Técnica Vehicular y ser controlada por los efectivos de la Policía Boliviana, o de la Autoridad competente en coordinación con las entidades territoriales autónomas.

Demuestra también que la revisión técnica vehicular se realizará de forma integral a fin de brindar un mejor servicio para los operadores de transporte, como a los propios usuarios que al subirse a un vehículo automotor tengan la garantía de llegar seguros a su destino.

¿Usted considera que la roseta de inspección técnica deberían otorgar las siguientes instituciones?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Policía	118	24,3%
Autoridad de fiscalización y transporte	251	51,6%
Ninguna	117	24,1%
TOTAL	486	100,0%



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

2. PROPUESTA:

2.1. ¿CÓMO ENCARARÍA EL DESAFÍO DE LA ITV LA AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE ATT?

Para las autoridades de la ATT, existen las condiciones para encarar una amplia tarea para cumplir con el mandato de la Ley 165, de Transportes y Telecomunicaciones, que implica que las inspecciones técnicas del nivel departamental tienen que ser coordinados con la transferencia de competencias que tiene la ATT a los sectores técnicos que harán este trabajo, según la máxima autoridad de la ATT, Clifford Paravicini³⁶.

Añadió que la Dirección General de Transportes del Viceministerio del área ya cuenta con un plan automatizado para realizar la Inspección Técnica Vehicular, profundo y completo, como existen muchos talleres en la ciudad de La Paz.

Explicó que este plan automatizado forma parte de los talleres modernos de Revisión Técnica Vehicular, que están equipados por un conjunto de equipos electrónicos que en lugar de hacer una inspección técnica física y en movimiento, lo que hacen es introducir un montón de detectores especialmente al cerebro del vehículo y de ahí salen infinidad de variables que permiten determinar el estado físico del vehículo.

La autoridad de fiscalización sostuvo que una tarea de tal magnitud no se puede concentrar sólo en la ciudad de La Paz y en la ATT sola, sino que debe abarcar en todo el territorio a fin de estandarizar los parámetros básicos de revisión técnica vehicular con el apoyo integral de las Alcaldías y las Gobernaciones que tienen que contar con sus unidades de fiscalización de transportes, donde la ATT sólo será un ordenador macro que organice el cumplimiento eficaz de esta actividad.

³⁶ PARAVICINI Clifford, “Rendición pública de Cuentas de la ATT”, enero de 2011.

Por su parte la Directora de Transportes de la ATT Verónica Jordán explicó la necesidad de instalar centros técnicos de revisión vehicular para adecuar un estilo totalmente sistematizado para escanear el vehículo y detectar posibles fallas mecánicas, ya que se cuenta con experiencias de organismos internacionales que han aplicado centros técnicos de inspección vehicular a fin de brindar seguridad al ser humano y protección al medioambiente.

En base a estos criterios, sería también muy importante que participen de este proceso las facultades técnicas de las Universidades públicas y privadas específicamente aquellas Carreras de Mecánica Automotriz, además del apoyo de institutos reconocidos de mecánica automotriz y talleres de mecánica certificados quienes en calidad de concesionarios de estos servicios vía **licitación pública**³⁷ se encargarían de realizar estas tareas en plena coordinación con las gobernaciones y municipios a fin de ampliar su radio de acción como de efectividad.

2.2. VENTAJAS QUE OFRECE LA ITV A CARGO DE LA ATT

Esta actividad de realizar la Revisión Técnica Vehicular a cargo de la ATT (autoridad competente) en su calidad de ordenador macro, sin duda generará muchas ventajas, como la de garantizar seguridad al conductor del vehículo, a la sociedad y al medioambiente, elevando este proceso técnico a los estándares de calidad y garantía.

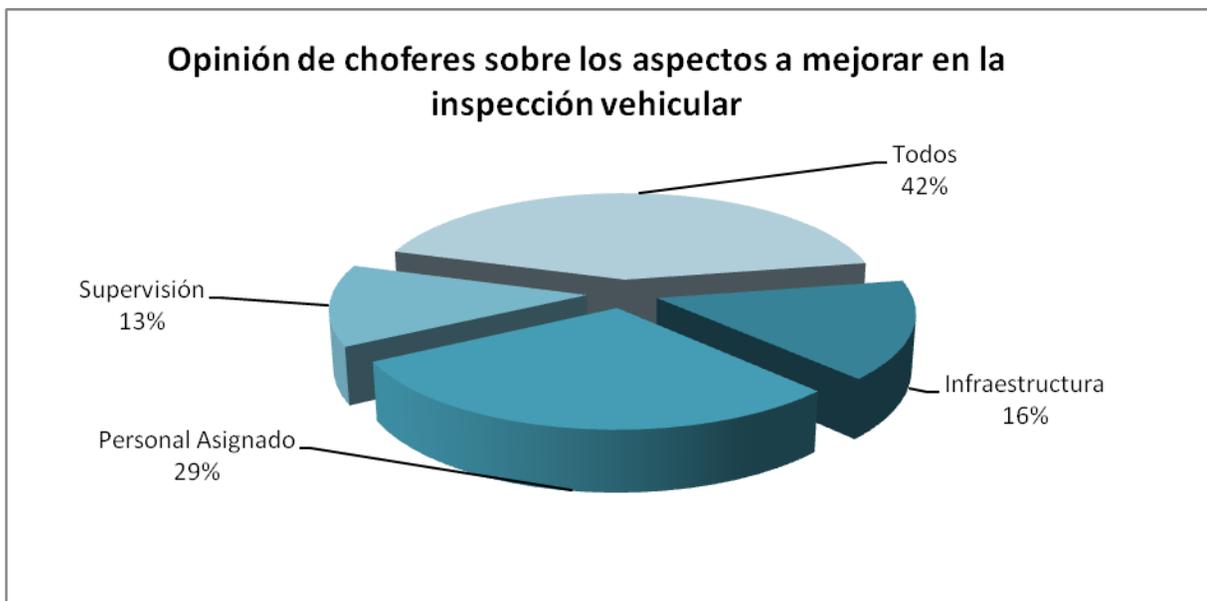
Actividad plenamente coordinada con las gobernaciones y municipios que a su vez coordine con instituciones especializadas en la labor de Inspección Técnica Vehicular y motiven a todos quienes tienen sus vehículos a realizar inspecciones periódicas a tiempo.

En este marco los aspectos que deberían mejorarse en la ITV o RTV, deberían ser principalmente la infraestructura, el personal asignado y la supervisión en el trabajo de forma responsable como se refleja en los porcentajes de la encuesta.

³⁷ Oferta que se hace en una subasta o en un concurso público, sobre todo si se trata de un contrato o servicio

¿Qué aspectos de los citados a continuación deberían mejorarse en la inspección correspondiente?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Infraestructura	75	15,4%
Personal Asignado	143	29,4%
Supervisión	62	12,8%
Todos	206	42,4%
TOTAL	486	100,0%



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

No obstante que los encuestados en la pequeña muestra del universo afirman en un 94,7 %, que los especialistas que realizan la inspección técnica deben brindarles siempre la debida orientación para el mantenimiento de sus vehículos en buenas condiciones, se podría hacer mejor a través de trípticos o cartillas informativas de forma pedagógica.

Es importante contar con una información oportuna, no es suficiente decir ¡ya lo sé! , nunca uno termina de aprender, es importante la constante repetición en estos casos, así a un conductor o un ciudadano se le va grabando perfectamente en su memoria y así irá siendo previsor sobre el mantenimiento de su vehículo.

¿Usted considera que durante la inspección debería orientarse sobre el mantenimiento vehicular?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	460	94,7%
No	26	5,3%
TOTAL	486	100,0%



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

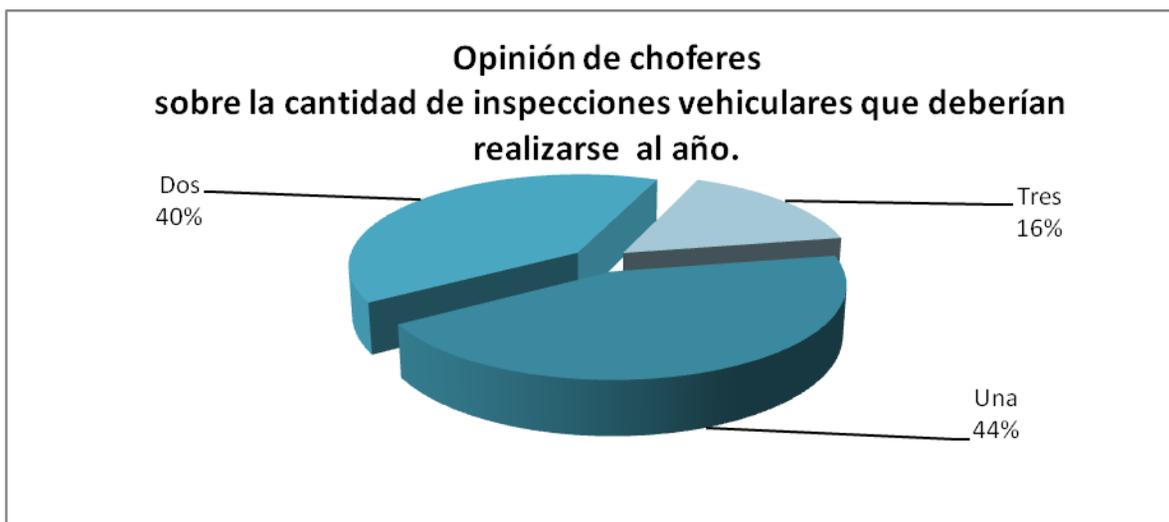
2.3. PLANIFICACIÓN DE LA ITV PERIÓDICA A CARGO DE LA ATT

Los choferes encuestados de nuestro universo de la ciudad de La Paz (Zona central y Sur) y la ciudad de El Alto en la gestión 2012, expresan que la Inspección o revisión Técnica Vehicular debe realizarse entre una y dos veces al

año, lo que se considera un periodo apropiado a fin de que no hayan vehículos que no tengan la oportunidad de pasar por la inspección técnica.

¿Cuántas inspecciones vehiculares deberían realizarse al año?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Una	213	43,8%
Dos	197	40,5%
Tres	76	15,6%
TOTAL	486	100,0%



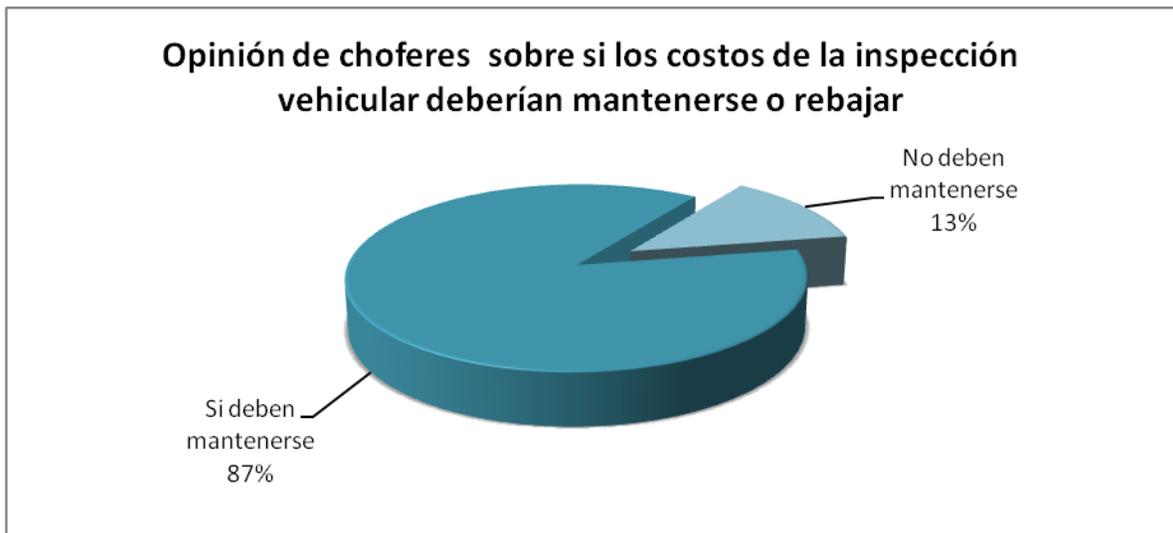
Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

Los costos de la Inspección Técnica Vehicular deben mantenerse porque según el universo de encuestados se encuentran en un nivel accesible para todos y pese a que esta Revisión Técnica Vehicular sea de forma integral, no deberían incrementarse.

Mucho más cuando hablamos de una institución de gran importancia y alcance como la ATT que puede llegar a cubrir de una forma integral esta actividad.

¿Los costos de la inspección vehicular deberían mantenerse o rebajar?

DESCRIPCIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si deben mantenerse	424	87,2%
No deben mantenerse	62	12,8%
TOTAL	486	100,0%



Fuente: elaboración propia en base a encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y El Alto

PUNTOS DE INSPECCIÓN O REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Los puntos de inspección técnica vehicular en la ciudad de La Paz, se conservarían en los lugares habituales vale decir:

- PUNTO 1

Plaza Stadium Hernando Siles (Miraflores)

- PUNTO 2

Av. Tito Yupanqui Ingreso a Cruce Villa Copacabana

- PUNTO 3

Av. Busch Plaza Villarroel

- PUNTO 4

Estación Central Zona Norte

- PUNTO 5

Surtidos de Gasolina Av. Entre Ríos El Tejar

- PUNTO 6

Entre Landaeta y Jaimes Freyre Zona Tembladerani

- PUNTO 7

Gasolinera Av. 20 de Octubre Zona San Pedro

- PUNTO 8

Plaza Humbolt Calle "8" Zona Calacoto

- PUNTO 9

Ex Surtidor de Gasolina Calle "23" Entrada Achumani

Y otros que la Autoridad Competente considere conveniente de acuerdo a su plan integral de la Revisión Técnica Vehicular, es decir centros especializados de inspección técnica que cumplan con requisitos adecuados para realizar esta tarea, de igual manera los puntos del interior del país se conservarían pero de manera similar se verían otros ambientes que reúnan los requisitos exigidos para ese cometido.

2.4. CONTROL SOCIAL Y FISCALIZACIÓN EN LA ATT

El control social enmarcado en el Art. 241 y Art. 242 de la Constitución Política del Estado, es claro al señalar que el pueblo soberano, por medio de la sociedad civil organizada, participará en la toma de decisiones de las políticas públicas, y que la

sociedad civil ejercerá el Control Social a la gestión pública en todos los niveles del Estado, donde las instituciones del Estado generarán espacios de participación en la toma de decisiones y de Control Social.

En ese entendido el control social como parte importante en la Inspección o Revisión Técnica Vehicular, será fundamental, ya que una vez culminada esta actividad, la autoridad competente, hará la rendición pública de estas cuentas a toda la sociedad y de forma escrita también enviará a las organizaciones del autotransporte y en qué áreas se están redistribuyendo los recursos financieros por concepto de esta labor integral.

De esta manera los representantes de estas instituciones que participen en la Audiencia Pública de Rendición de Cuentas sobre la ITV o RTV, formará parte del Control Social en el Estado Plurinacional, honrando la política de transparencia y rendición de cuentas, evento que se enmarcará en la normativa vigente de la Constitución Política del Estado Plurinacional y la Política Nacional de Lucha Contra la Corrupción.

CONCLUSIONES

CAPÍTULO I

La conclusión arribada en el Marco Histórico consiste en que desde que apareció el vehículo, siempre existió necesidad de realizar una inspección técnica para constatar el buen funcionamiento de la máquina y evitar accidentes o desperfectos que se pueda presentar.

En el transcurso del tiempo este mantenimiento fue perfeccionándose a medida que la tecnología avanzaba, en nuestro país forma parte de un proceso el asumir conciencia para realizar la revisión técnica vehicular.

CAPÍTULO II

Con la teoría del funcionalismo jurídico se pudo conocer la responsabilidad operativa de la ATT, Autoridad de Transportes y Telecomunicaciones o Autoridad Competente que da los lineamientos específicos para la realización de la Inspección Técnica o Revisión Técnica Vehicular.

Quedó demostrada que la Inspección o Revisión Técnica Vehicular es una actividad que debe ser realizada por personal profesional con formación en mecánica automotriz para garantizar el estado del vehículo y asimismo esté libre de contaminar el medioambiente.

CAPÍTULO III

El marco jurídico que ampara la Inspección o Revisión Técnica Vehicular es amplio, la propia normativa se va fortaleciendo con nuevos preceptos específicos del área, se ve que desde la Constitución Política del Estado promulgada en el

año 2009, se adquiere una preocupación por los derechos de los usuarios del transporte.

A ello se suma la Ley del Transporte y la ley Municipal del Transporte en la ciudad de La Paz, así como el Código de Transito, que vienen a operativizar la revisión o Inspección Técnica Vehicular bajo la responsabilidad de la Autoridad Competente, que recae en la ATT.

CAPÍTULO IV

Este marco práctico demuestra la necesidad abierta de realizar la Inspección o Revisión Técnica Vehicular a cargo de personal profesional y especializado, cuya labor de principal importancia viene a evitar la comisión de accidentes de tránsito y evitar la propagación de la contaminación ambiental.

Las encuestas realizadas en la ciudad de La Paz y la ciudad de El Alto, demuestran la necesidad de que la Autoridad de Fiscalización de Transportes o Autoridad Competente pueda desempeñar un trabajo que colme las expectativas de los usuarios del transporte, y se puedan destinar mejor los recursos financieros por concepto de la ITV o RTV en el país.

RECOMENDACIONES

Se recomienda que con la novedosa normativa referente a la Ley General del Transporte se pueda ofrecer respuestas a la sociedad y el público de usuarios con el objeto de evitar los accidentes de tránsito por fallas mecánicas, además de evitar gradualmente la contaminación ambiental.

Además que con cada Inspección Técnica o Revisión Técnica Vehicular se vaya creando conciencia educativa del autotransporte para el amplio universo de los usuarios, es decir, que se cree conciencia de la responsabilidad que implica conducir un vehículo y sus consecuencias si es que no se realizara la Inspección Técnica Vehicular.

Tomando en cuenta que ante todo está la protección integral de la vida del ser humano (bien mayor de la sociedad), ya que los vehículos transportan a seres humanos, llámese pasajeros o usuarios con la intervención de choferes, conductores u operadores. Los accidentes de tránsito siempre serán dramáticos, no tanto por la pérdida material de los vehículos sino porque se trata de la vida de un ser humano, ésta tan valiosa y su pérdida irreparable.

CONSIDERACIONES GENERALES PARA LA ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE DECRETO SUPREMO SOBRE LA INSPECCIÓN O REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Tomando en cuenta los criterios de la técnica legislativa fue elaborado este proyecto de decreto supremo referente a la Inspección o Revisión Técnica vehicular, ya que la misma se constituye en un instrumento armónico para la creación normativa, debiéndose tomar en cuenta el ámbito de validez:

- 1. Territorial o espacial:** referente al espacio en que se aplicará esta propuesta de Revisión o Inspección Técnica Vehicular, es decir para la aplicación en el Estado Plurinacional de Bolivia con autonomías.
- 2. Temporal:** abarca la entrada en vigor de la Ley General de Transportes, por tanto se refiere a la aplicación de carácter permanente que tendrá la Revisión Técnica Vehicular una vez que se den las condiciones para su aplicación.
- 3. Material:** aquí es necesario que se considere el objeto de la norma, porque con la Ley General de Transportes el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades, y esta Ley determina que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores, preceptos claros que impulsan a que el Estado ofrezca las condiciones necesarias de carácter logístico para que esta ley sea plenamente operativa.

Estos criterios son muy necesarios para que el legislador además considere que la propuesta de Decreto Supremo, es una respuesta y como tal debe ser expresada con una claridad, sencillez y concisión tal que refleje fielmente la solución o determinación política que se pretende alcanzar para garantizar el acceso al sistema de transporte integral, eficiente y eficaz, bajo los estándares de equidad, calidad y seguridad, misma que debe estar proyectada al alcance de la comprensión de la sociedad.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La exposición de motivos es fundamental ya que este instrumento normativo incorpora como institución novedosa en nuestro ordenamiento jurídico la Ley General de Transportes que tiene por objeto establecer lineamientos normativos generales técnicos, y es precisamente sobre los estándares técnicos de lo que trata la presente propuesta encaminada a que la Autoridad de Fiscalización de Transportes, en este caso se constituye en la Autoridad Competente para hacerse cargo de la Inspección o Revisión Técnica Vehicular.

Y de que manera aplicarse esta tarea tanto logística como operativa, puesto que se proyecta a nivel nacional y de largo alcance, en el marco del Estado Plurinacional con autonomías, ello quiere decir que se tendrán que aplicar estos principios de acuerdo al nivel de competencias con los diferentes departamentos a cargo de la Autoridad Competente en materia de la Inspección o Revisión Técnica Vehicular.

En el caso de las **disposiciones transitorias**, son disposiciones normativas de carácter temporal y restringido, que tienen por objeto regular los procesos de cambio en el sistema jurídico para la aplicación de la Inspección o Revisión Técnica Vehicular que también se insertan en el anteproyecto de Decreto Supremo.

Para establecer la aplicabilidad de otras normas, para señalar la entrada en vigor de esta disposición. Siendo en algunos casos que las disposiciones transitorias perderán su eficacia una vez que hayan cumplido su cometido, como se establece en el anteproyecto de Decreto.

Sobre la **claridad del vocabulario**, se observará que es fundamental y preciso para lograr una adecuada comprensión del Decreto entre todos sus tipos de destinatarios en relación a la Inspección o Revisión Técnica Vehicular por ejemplo, para que no haya confusión son términos que se refieren a lo mismo (ITV – RTV), es decir el chequeo periódico que debe hacerse en un vehículo motorizado, otro caso la Autoridad Competente, que es la ATT Autoridad de Telecomunicaciones y Transportes o bien Autoridad de Fiscalización de Transportes.

Con ello se ofrece que la claridad está vinculada con la concisión y la precisión, que depende en gran medida de la sintaxis, la puntuación y las formas gramaticales porque se está hablando de disposiciones que deben ser redactadas de forma tal que resulten identificados los sujetos a los que se dirige, en este caso a los operadores de transporte y usuarios.

Referente al **estilo** que constituyen las diversas clases de lenguaje jurídico que se puede adoptar en un texto normativo como es el presente anteproyecto de Decreto Supremo, es el estilo descriptivo porque informa una realidad concreta y cotidiana como es la Inspección o Revisión Técnica Vehicular de aplicación en el ámbito nacional por lo que el universo que esté sujeto debe entender la presente disposición normativa que ofrece lineamientos operativos de carácter técnico y logístico para la aplicación y entrada en vigor de esa parte de la Ley General de Transportes. Ley Nro. 165 de 16 de agosto de 2011.

ANTEPROYECTO DE DECRETO SUPREMO N° XXX

REGLAMENTO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política del Estado en su artículo 76 establece que *el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. La ley determinará que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.*

Que los numerales 18, 22 y 37, parágrafo I, artículo 302, establece que entre sus *competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales Autónomos, en su jurisdicción son: el transporte urbano; elaborar aprobar y ejecutar sus programas de operaciones y su presupuesto; políticas que garanticen la defensa de los consumidores y usuarios en el ámbito municipal.*

Que la Ley del Transporte Nro. 165 de 16 de agosto de 2011, señala los parámetros de la inspección técnica vehicular con la denominación de Revisión Técnica Vehicular en la cual establece el marco normativo respecto de las distintas modalidades de transporte, entre ellas, la terrestre bajo parámetros de calidad y seguridad en la prestación de los servicios

Que la reglamentación integral para todo lo referente al transporte en sus diversas modalidades, para regular la Inspección o Revisión Técnica de Vehículos (ITV-RTV) terrestres es necesario, estableciendo tipos y frecuencias de las inspecciones técnicas a que han de someterse los vehículos motorizados en el territorio nacional del Estado Boliviano.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, de acuerdo a solicitud de la ATT, y previa deliberación de Consejo de Ministros.

EN CONCEJO DE MINISTROS DECRETA:

ARTICULO X (OBJETO)

ARTICULO X (FINALIDAD)

ARTÍCULO 1.

La inspección técnica de vehículos se realizará de conformidad con las prescripciones y normas del presente Decreto.

ARTÍCULO 2. (APLICACIÓN)

1. El presente Decreto se aplica a todos los vehículos matriculados en Bolivia, incluidos los vehículos pertenecientes a los organismos públicos, cualquiera que sea su categoría y funciones.

2. La inspección previa a la matriculación y la periódica que corresponde a los vehículos automóviles y remolques pertenecientes a las Fuerzas Armadas y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Cuerpos de Policía dependientes de las entidades Autónomas se podrá llevar a cabo por los propios organismos encargados de su mantenimiento y utilización, con arreglo a las normas.

ARTÍCULO 3.

1. Las inspecciones técnicas periódicas podrán efectuarse conjuntamente con cualquiera de las otras inspecciones establecidas en el artículo 2, siempre que se efectúen todos los ensayos y comprobaciones establecidos para la inspección periódica.

2. Las inspecciones previstas en el párrafo precedente, podrán ser requeridas siempre que se tenga fundada sospecha de que, por no reunir el vehículo las condiciones técnicas exigibles para permitir su circulación, se pueda poner en peligro la seguridad vial; en estos casos, la inspección se limitará al elemento o conjunto que se suponga defectuoso y no se aplicará tarifa a este servicio si como consecuencia de esta inspección no se apreciaran deficiencias en el vehículo.

ARTÍCULO 4.

El presente Decreto Supremo será de aplicación exclusiva para la matriculación, previa comprobación de las características técnicas del vehículo que respondan a los requisitos establecidos en la Ley General de Transportes y en su caso la Ley Municipal de Transito y Transporte.

ARTÍCULO 5.

1. Los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación del presente Decreto se someterán obligatoriamente a la inspección técnica periódica, en los plazos señalados en el artículo 6, en una estación ITV que cumpla los requisitos de sistemas de medición, como ser, **COMPAS DE VARA TELESCÓPICO** (para medir el vehículo dañado y proporcionar al cliente un diagnóstico), **VACUÓMETRO** (para verificar el estado del motor, como el cárter, tapa de válvulas, unión culata-bloque) y **ANALIZADOR DE GASES DE ESCAPE** (para establecer niveles de contaminación ambiental) expresamente autorizada a tal fin por la autoridad competente del Estado Plurinacional

2. En aquellos lugares alejados donde no exista una estación ITV, la inspección podrá efectuarse utilizando cualquier otro medio expresamente autorizado a tal fin por la Autoridad Competente - ATT.

3. En los casos de vehículos autorizados para carreras, concursos, certámenes y otras pruebas deportivas, la inspección técnica periódica se realizará en una estación ITV, salvo los que por sus especiales características que impidan el paso por una línea de inspección o cuando lo contemple la legislación específica, en que podrá efectuarse fuera de ésta, en las condiciones que determine. En todo caso, antes de las carreras deberán pasar una inspección específica por quien los organiza.

4. Las inspecciones periódicas de los vehículos destinados a obras y servicios, se realizarán por personal técnico en una estación ITV, o en los parques de los titulares de los vehículos, cuando por sus dimensiones y peso no puedan acceder

a las mencionadas estaciones ITV, previa petición motivada al órgano competente de la Entidad Autónoma del lugar donde se ubique el parque, que deberá llevar un control de las autorizaciones concedidas.

Las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos agrícolas se podrán realizar utilizando cualquier otro medio expresamente autorizado a tal fin por la ATT, de acuerdo a las características del lugar o terreno donde se encuentre dicha maquinaria agrícola.

5. En el caso extraordinario de vehículos adaptados para la maquinaria del circo y de las ferias recreativas, ambulantes, y de estaciones transformadoras móviles, las pruebas se podrán realizar con el vehículo cargado.

ARTÍCULO 6.

1. La inspección técnica periódica de los vehículos comprende:

- a) Motocicletas.
- b) Vehículos de uso privado dedicados al transporte de personas.
- c) Ambulancias y vehículos de servicio público dedicados al transporte de personas, incluido el transporte escolar.
- d) Vehículos de servicio de alquiler con o sin conductor y de escuela de conductores, dedicados al transporte de personas.
- e) Vehículos dedicados al transporte de personas, incluido el transporte escolar y de menores, con capacidad para diez o más plazas, incluido el conductor.
- f) Vehículos y conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías o cosas.
- g) Tractores agrícolas, maquinaria agrícola autopropulsada, remolques agrícolas y otros vehículos agrícolas especiales, excepto motocultores y máquinas equiparadas.
- h) Vehículos especiales destinados a obras y servicios y maquinaria autopropulsada.
- k) Estaciones transformadoras móviles y vehículos adaptados para la maquinaria del circo o ferias recreativas ambulantes.

Los vehículos catalogados como históricos, mediante la reglamentación específica que a tal efecto se dicte, se someterán a inspecciones periódicas en las condiciones que a los efectos señale la Autoridad competente – ATT, donde resida el propietario, exceptuando a los vehículos de colección, que se someterán a inspección técnica periódica según las frecuencias que le correspondan con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo.

La antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de matriculación que conste en el permiso de circulación.

En el caso de vehículos ya matriculados con anterioridad, tanto en territorio nacional como en el extranjero, la antigüedad del vehículo deberá ser computada a partir de la fecha de primera matriculación o puesta en servicio que conste en el permiso de circulación del vehículo o documento equivalente.

2. La asignación de plazo de validez en todas las inspecciones se hará teniendo en cuenta que el vehículo no debe estar sin pasar inspección un tiempo que exceda al reglamentariamente establecido de acuerdo con su antigüedad.

En las inspecciones realizadas con antelación a un cambio de frecuencia y en fecha próxima al mismo, el plazo de validez de las mismas se fijará incrementando a la fecha en que se produce el cambio un período de tiempo igual al de la nueva frecuencia.

3. Las inspecciones técnicas voluntarias podrán ser consideradas como inspecciones periódicas, siempre que se cumplan con todos los requisitos exigidos en la Inspección Técnica Vehicular establecida en la Ley General de Transportes

4. En todos los casos, el plazo de validez de las inspecciones comenzará a contar a partir de la fecha en que la inspección haya sido considerada favorable.

5. Todo vehículo que haya sufrido, como consecuencia de un accidente u otra causa un daño importante que pueda afectar algún elemento de seguridad de los sistemas de dirección, suspensión, transmisión o frenado, o al bastidor o estructura autoportante en los puntos de anclaje de alguno de estos órganos,

deberá ser presentado a inspección antes de su nueva puesta en circulación, en la que se dictamine sobre la aptitud del vehículo para circular por vías públicas.

La autoridad encargada de la vigilancia del tráfico que realice el informe será quien proponga la inspección del vehículo antes de su puesta en servicio después de la reparación. A estos efectos intervendrá el permiso de circulación del vehículo, remitiéndolo al municipio autónomo donde haya sido matriculado el vehículo.

La Entidad Autónoma Municipal, si procede, comunicará al titular propietario, para presentar su vehículo a inspección técnica y también se lo comunicará a la Autoridad Competente - ATT de matriculación del vehículo o, en su caso, del lugar en que el titular haya declarado al agente de la autoridad que el vehículo va a ser inspeccionado.

Cuando el titular del vehículo haya realizado las oportunas reparaciones, solicitará un permiso a la Entidad Autónoma Municipal, donde el vehículo ha sido reparado para pasar la inspección técnica, y si la inspección es favorable, previa presentación del informe, le será devuelto el permiso de circulación.

6. En los casos de cambio de destino del vehículo, deberá realizarse una inspección, anotándose en la tarjeta ITV el nuevo destino y la nueva fecha de inspección correspondiente a la nueva periodicidad por la Autoridad Competente – ATT donde se haya realizado la inspección.

Si el cambio de destino del vehículo tiene lugar antes del vencimiento del primer plazo de inspección, y si este cambio no implica ninguna modificación técnica del vehículo, sólo se realizará la anotación pertinente en la tarjeta ITV, anotándose como plazo de la primera inspección la que le correspondería a la situación más severa de los dos destinos.

ARTÍCULO 7.

Los tractocamiones-automóviles y los semirremolques podrán ser inspeccionados conjunta o separadamente

ARTÍCULO 8.

1. Será requisito indispensable para la obtención o, en su caso, para la renovación de la autorización de transporte el disponer de la tarjeta ITV actualizada y con todas sus medidas de seguridad que estará codificada y otorgada por la Autoridad Competente.

2. Los titulares de los vehículos serán directamente responsables ante las autoridades competentes de mantener la vigencia de la tarjeta ITV mediante la presentación de éstos a inspección, dentro de los plazos ordenados.

ARTÍCULO 9.

En casos de incumplimiento en materia de inspecciones, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, sin perjuicio de la denuncia, que habrán de formular por las infracciones correspondientes, intervendrán el permiso de circulación del vehículo, entregando en su sustitución un volante en el que se refleje al menos la matrícula y la fecha de la primera matriculación, concediéndosele al titular del vehículo un plazo de diez días, con el único objetivo de continuar el viaje y proceder a su traslado para someterse a la inspección técnica, y si transcurriese el plazo indicado sin que se haya justificado haber presentado el vehículo a la citada inspección, se acordará por el órgano competente que tramita la denuncia el precintado del mencionado vehículo.

ARTÍCULO 10.

1. El resultado de las inspecciones técnicas favorables se hará constar, por la entidad que la efectúe, en la tarjeta ITV.

2. Si el resultado de una inspección técnica fuese desfavorable, la estación ITV concederá para subsanarlo a su titular un plazo inferior a dos meses, cuya extensión concreta se determinará teniendo en cuenta la naturaleza de los defectos observados. La estación retendrá la tarjeta ITV y el titular deberá proceder a la reparación del vehículo, que quedará inhabilitado para circular por

las vías públicas, excepto para su traslado al taller y vuelta a la estación ITV para nueva inspección.

Una vez subsanados los defectos, deberá presentar el vehículo a nueva inspección en la misma estación ITV o en la que designe la Autoridad Competente -ATT, previa petición del titular y cuando existan razones que lo justifiquen.

Si el vehículo fuera presentado a la segunda revisión fuera del plazo concedido para su reparación, deberá realizarse una inspección completa del vehículo.

INSPECCIÓN TÉCNICA DESFAVORABLE

3. Si en una inspección técnica desfavorable el vehículo acusara deficiencias o desgastes de tal naturaleza que la utilización del vehículo constituyese un peligro para sus ocupantes o para los demás usuarios de la vía pública, la estación ITV calificará la inspección como negativa. En este supuesto, el eventual traslado del vehículo desde la estación hasta su destino se realizará por medios ajenos al propio vehículo.

4. En todos los casos, la relación de defectos observados en la inspección deberá ser certificada en el informe oficial de inspección técnica de vehículos.

5. El resultado de todas las inspecciones será comunicado por la estación ITV a la Autoridad Competente –ATT, donde el vehículo esté matriculado si es distinta. Asimismo, con periodicidad semestral se enviará a la Autoridad Competente, informes sobre el número y los resultados de las inspecciones técnicas de los vehículos y de la frecuencia de los defectos observados.

6. Todas las inspecciones favorables y sus resultados se anotarán en el Registro de vehículos de la Dirección de Tráfico de los municipios, que a su vez elevará el informe a la Autoridad Competente –ATT.

ARTÍCULO 12.

En la inspección de los vehículos se seguirán los criterios técnicos de inspección establecida en la Ley General de Transportes.

ARTÍCULO 13.

En todos los casos en que un vehículo sea inspeccionado en una estación de ITV, se emitirá un informe de ITV, que deberá ir firmado por el director técnico de la estación ITV o por la persona en quien haya delegado, previa autorización de la Autoridad Competente –ATT.

ARTÍCULO 14.

Todos los vehículos que hayan superado favorablemente la inspección técnica deberán llevar la tarjeta y roseta de inspección otorgada por la Autoridad Competente -ATT con todas las medidas de seguridad que el conductor deberá exhibir ante los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico que se lo soliciten.

1. Además de las inspecciones establecidas, sobre instalación y funcionamiento de las ITV, podrán efectuarse en dichas estaciones las siguientes inspecciones:

a) Inspecciones a vehículos accidentados con daños importantes en su estructura o elementos de seguridad.

b) Inspecciones previas para la calificación de idoneidad de los autocares destinados al transporte escolar.

2. Estas inspecciones, serán llevadas a cabo por personal de la Autoridad competente -ATT o por las entidades a que ésta autorice, y bajo su supervisión, en los términos que disponga y sean compatibles con la normativa vigente.

ARTÍCULO. 15.

Todos los datos del proceso de ITV /RTV serán centralizados en un centro informático de control nacional de Revisión Técnica Vehicular de la Autoridad

Competente con el objetivo de contar con una base de datos del parque automotor a nivel nacional y se pueda usar esa información de manera útil al estado y a la sociedad durante la evaluación del impacto de la aplicación del Sistema de RTV.

DISPOSICIÓN ADICIONAL.

La Autoridad Competente -ATT podrá dictar normas para la organización del servicio que limiten temporalmente la utilización de determinadas estaciones para determinado tipo de inspecciones.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.

A los tractores y maquinaria agrícola matriculados que cumplan las disposiciones de seguridad vial se les dotará de la tarjeta ITV (en caso de que no la tuvieran) por las estaciones ITV, ya sea por presentación del certificado de fabricación expedido por el fabricante, de donde se obtendrán los datos técnicos, o por comprobación técnica de la estación ITV donde se presente el vehículo.

Aquellos vehículos agrícolas que por su construcción o uso no cumplan con los requisitos exigidos para la circulación por carretera podrán adaptar los mismos a las disposiciones vigentes o de lo contrario serán calificados por la estación ITV como no aptos para circular, pasando nota de esta circunstancia a la Autoridad Competente -ATT.

SEGUNDA.

Las recaudaciones que percibe la Policía Boliviana por concepto de la ITV se transfieren al municipio de cada entidad autónoma del Estado Plurinacional para destinarlos al mantenimiento exclusivo de la infraestructura carretera.

TERCERA.

Las estaciones autorizadas para la ITV, podrán continuar su actividad de inspección para el conjunto de vehículos a que fueran destinados, sujetándose a

las periodicidades y procedimiento de inspección de la Autoridad Competente – ATT.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA.

Quedan derogadas todas aquellas disposiciones contrarias a esta reglamentación.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA.

El Ministerio de Obras Públicas queda facultado para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo de esta disposición.

Dado en Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, en...del año 2012.

Presidente del Estado Plurinacional.

BIBLIOGRAFÍA

ATT Publicado en Lunes, 21 Mayo 2012

Buchanan (1958). «1». *Mixed Blessing: The Motor in Britain*. Leonard Hill.

CAJIAS Magdalena, “La Paz en el Siglo XX” – Colección Bicentenario – Tomo 4,

DERMIZAKY, Pablo, *Derecho Administrativo*, La Paz, 2011

Exposición Medios de Transporte, Museo Nacional de Ciencia y Tecnología,

Ministerio de Educación y Ciencia, España, febrero de 2011.

SANTILLANA –LA RAZÓN, 2009

Georgano, G.N. *Cars: Early and Vintage, 1886-1930*. (London: Grange-Universal, 1985).

PARAVICINI Clifford, “Rendición pública de Cuentas de la ATT”, enero de 2011

PERALTA Peralta, Félix, *Criminalística e Investigación criminal*, 1ra. Edición 2008, La Paz – Bolivia

POMIER Ríos, Gonzalo “Historia del Sindicato Litoral”, La Paz, 4 de mayo de 2012, en los ambientes de la Vicepresidencia del Estado.

EL DIARIO, NET. “El primer automóvil”. Posnansky nació en Viena, Austria, el 12 de abril de 1873. Falleció en La Paz el 27 de julio de 1946

EL DIARIO.net, en: sociedad, Bolivia, 12 de julio de 2011

EL DIARIO edición digital, domingo 4 de septiembre de 2011

GAIA NOTICIAS, 11/05/2011

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, La Paz, ago. 29 de 2011(SIM/GAMLP)

CORREO DEL SUR, Copyright (C) 2000-2011 Editorial Canelas del Sur. Todos los derechos reservados. jueves, 14 de abril de 2011

JORNADA, “recaudación por Inspección Técnica Vehicular”, miércoles 1 de febrero de 2012

LA RAZÓN Edición Digital - Domingo, 26 de Junio de 2011, Economía

LOS TIEMPOS, Contaminación vehicular baja la esperanza de vida, Por Jackeline Rojas Heredia - 17/04/2011

<http://definicion.de/fiscalizacion/>

www.todomantenimiento.es/pagelD_6234156.html

www.ensubasta.com.mx/historia_del_automovil.htm - Historia del automóvil.
www.leanexpertise.com/TPMONLINE/articles_on_total_productive_maintenance/tpm/tpmprocess/maintenanceinhistorySpa.
www.Definición.Org.
www.monografias.com. sobre los accidentes de tránsito.
www.cricyt.edu.ar/enciclopedia/terminos/ContamAut.htm.
www.swisscontact.bo/aire.phpproyecto SWISSCONTACT - BOLIVIA.
www.subtrans.gob.cl/subtrans/prt/calendario.html.

LEGISLACIÓN BOLIVIANA

ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA - CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO, de 7 de Febrero de 2009.
LEY MARCO DE AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN “ANDRÉS IBÁÑEZ” N° 031 de 19 de julio de 2010.
LEY GENERAL DE TRANSPORTE N° 165 de 16 de agosto de 2011.
LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA N° 015 de 18 de abril de 2012.
GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE LA PAZ.
CÓDIGO DE TRÁNSITO LEY N° 3988.
REGLAMENTO DE TRANSITO - RESOLUCIÓN SUPREMA N° 187444.