

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



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN CEUB 1126/2002

TESIS DE GRADO

(Para optar al grado académico de Licenciatura en Derecho)

**“MECANISMO JURÍDICO E INSTITUCIONAL PARA
REGULAR LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR
ESPECIALIZADA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO”**

POSTULANTE : Univ. WILLAM FERNANDO, VARGAS CANAVIRI

TUTOR : Dr. ARTURO, VARGAS FLORES

**La Paz – Bolivia
2013**

DEDICATORIA

Nada en esta vida se logra sin antes luchar y vencer los obstáculos que se presentan, para ello se necesita fuerza, valor y el apoyo de aquellos que te rodean, que son los seres más importantes en la vida, por eso les dedico esta conquista.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, a la Virgen María que siempre me llenaron de fortaleza y bendiciones. Gracias Señor, por iluminar el camino dándome sabiduría y fortaleza para alcanzar la presente meta.

A mis padres Sotero y Eulalia por inculcarme siempre el deseo de superación, por darme el cariño, amor y su apoyo incondicional en todo momento.

A mi esposa Paula Dennis y mi hijo Andréé, que me brindaron su apoyo moral.

A mis docentes, ustedes que más que docentes han sido guías en mi formación profesional.

RESUMEN ABSTRACT

El presente trabajo de investigación, parte del análisis de un problema social de mucha importancia, la cantidad de pérdidas de vidas humanas y el clima de inseguridad generado por vehículos de transporte público y particular, pese a los esfuerzos humanos y profesionales desplegados por el Organismo Operativo de Tránsito, cada accidente de tránsito constituye un hecho que enluta a las familias.

Si bien es cierto que la problemática tiene explicaciones y causas de diversa índole y responsabilidad, no debemos olvidar que existe corresponsabilidad en su prevención de parte del Gobierno Autónomo Municipal, la Policía Boliviana y demás instituciones del Estado, así como de propietarios de vehículos, conductores, usuarios y peatones. Hasta el momento las políticas de prevención no han sido efectivamente aplicadas, tampoco han involucrado a todos los actores intervinientes.

La falta de una adecuada Inspección Técnica Vehicular, es un factor que incide en la prevención de los accidentes de tránsito que ocurren en nuestra ciudad de La Paz algunas veces con pérdidas de vidas humanas, este tema pretende ser una propuesta de solución con la implementación de mecanismos jurídicos para prevenir más accidentes de tránsito.

Asimismo en la validación de la hipótesis por todo el trabajo desplegado en la investigación se realizaron encuestas referidas a la Inspección Técnica Vehicular y el rol que deben cumplir el Gobierno Autónomo Municipal en coordinación con la Policía Boliviana bajo la tuición del Ministerio de Transportes así mismo la sociedad en general.

Como resultado de la hipótesis planteada se ha logrado establecer la necesidad por implementar la normativa específica actual, y la urgente necesidad por implementar talleres especializados para realizar estas revisiones vehiculares.

Como resultado se logró establecer que se debe implementar mecanismos jurídicos de coordinación entre el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana quienes serán los responsables de aquí en adelante de la modernización, control y aplicación de la normativa vigente.

El desarrollo de la presente investigación propone que exista mayor coordinación entre el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana, como mecanismo más de prevención de accidentes de tránsito, dirigidos a la protección de la sociedad.

MECANISMO JURÍDICO E INSTITUCIONAL PARA REGULAR LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR ESPECIALIZADA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

ÍNDICE

	Pág.
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN ABSTRACT	iv
ÍNDICE.....	vi
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	1
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	2
2. PROBLEMATIZACIÓN	2
3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS	3
3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA	3
3.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	4
3.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL	4
4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN	4
5. OBJETIVOS DEL TEMA DE LA TESIS	5
5.1. OBJETIVO GENERAL	5
5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	6
6. MARCO TEÓRICO	6
6.1. INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA	6
7. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN.....	9
8. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN	9
8.1. Variable Independiente.....	9
8.2. Variable Dependiente	9
9. TIPOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	9
9.1. Investigación Exploratoria.....	9
9.2. Investigación Descriptiva	10
9.3. Investigación Propositiva	10
10. MÉTODOS	10
10.1. Método general.....	10
10.2. Métodos específicos	10
10.2.1. Método Jurídico Proyectivo.....	10

10.2.2.	Método Sociológico.....	11
10.2.3.	Método Jurídico.....	11
10.2.4.	Método Propositivo.....	11
11.	TÉCNICAS.....	11
11.1.	Técnica de la investigación documental.....	11
11.2.	Técnicas de investigación de campo.....	11
	DESARROLLO DE DISEÑO DE PRUEBA.....	12
	INTRODUCCIÓN.....	13
	CAPÍTULO I.....	15
	1. MARCO HISTÓRICO.....	15
1.1.	ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA POLICÍA EN LA ÉPOCA PRECOLOMBINA Y COLONIAL.....	15
1.2.	CREACIÓN DE LA POLICÍA NACIONAL EN LA ÉPOCA REPUBLICANA.....	15
1.2.1.	Antecedentes de la Dirección de Tránsito en el Siglo XX.....	16
1.2.2.	Aprobación del Reglamento General de Tránsito y Rodaje y Especialización de los Carabineros.....	16
1.3.	VIGENCIA DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO.....	17
1.4.	FUNCIÓN ACTUAL DE LA DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN Y RECAUDACIONES.....	18
	CAPÍTULO II.....	19
	2. MARCO TEÓRICO.....	19
2.1.	INSPECCIÓN VEHICULAR ACTUAL.....	19
2.1.1.	Contaminación Ambiental por deficiente Inspección Técnica Vehicular.....	19
2.1.2.	Información Científica de la Contaminación Ambiental.....	20
2.1.3.	Inspección Técnica Vehicular.....	21
2.1.4.	Inspección.....	22
2.2.	EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE LA PAZ.....	23
2.2.1.	Que es el Transporte.....	23
2.2.2.	Transporte Público.....	24
2.2.3.	Vehículos Particulares.....	24
2.2.4.	Transporte Urbano.....	24
2.2.5.	Operador.....	25
2.2.6.	Usuaría o Usuario.....	25
2.2.7.	Los Operadores y la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano del Municipio de La Paz.....	25
2.2.8.	Tráfico y Transporte.....	26
2.3.	DERECHO.....	27
2.3.1.	Derecho Objetivo.....	27

2.3.2.	Derecho Subjetivo.....	28
2.3.3.	Mecanismos de Derecho	28
2.4.	CAMPO JURÍDICO.....	29
2.4.1.	Norma Jurídica.....	30
2.4.2.	Las Instituciones	30
2.5.	LA SOCIEDAD CIVIL EN EL PENSAMIENTO DE HEGEL	31
2.5.1.	La Policía para Hegel.....	32
2.6.	MECANISMOS JURÍDICOS	33
2.6.1.	El Derecho Positivo según Kant	34
2.6.2.	Teoría de García Maynez.....	35
2.6.3.	Teoría de Recasens Siches	36
2.7.	ACCIDENTES DE TRÁNSITO	37
2.7.1.	Sistema de Revisión Técnica Vehicular.....	37
2.7.2.	Sistema de Transporte Integral.....	38
2.8.	VÍAS PÚBLICAS	38
2.8.1.	Datos sobre las mayores Organizaciones Sindicales.....	40
2.8.2.	Seguridad Ciudadana	40
2.8.3.	El procedimiento de la Inspección Técnica Vehicular	42
CAPÍTULO III.....		45
3.	MARCO JURÍDICO	45
3.1.	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	45
3.2.	LEY GENERAL DE TRANSPORTES NO. 165 (16 DE AGOSTO DE 2011)	46
3.3.	LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN “ANDRÉS IBÁÑEZ” LEY N° 031 (19 DE JULIO DE 2010)	52
3.4.	LEY DE MUNICIPALIDADES No. 2028 (28 DE OCTUBRE DE 1999)	53
3.5.	LEY N° 264 DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA (31 DE JULIO DE 2012).....	55
3.6.	LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA No. 15 DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO	58
3.7.	LEY DEL MEDIO AMBIENTE 1333 (27 DE ABRIL DE 1992).....	62
3.8.	CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO LEY No. 3988 (18 DE DICIEMBRE DE 2008).....	64
3.8.1.	Reglamento del Código de Tránsito Resolución Suprema 187444.....	66
CAPÍTULO IV		70
4.	MARCO JURÍDICO COMPARATIVO	70
4.1.	LEY DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE CHILE	70
4.2.	REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES DE PERÚ	73
4.3.	LEY 2265 DE ARGENTINA, BUENOS AIRES VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA	85

CAPÍTULO V	92
5. MARCO PRÁCTICO.....	92
5.1. VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS	92
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	104
CONCLUSIONES	105
RECOMENDACIONES.....	108
PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE LEY	110
ANTE PROYECTO DE LEY No.....	111
DEROGACIÓN DEL ARTÍCULO 225 DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTES N° 165	111
BIBLIOGRAFÍA	117
Paginas web consultados:	117
Medios de prensa consultados:	118
Normativa legal consultada:	118
ANEXOS	120

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

MECANISMO JURÍDICO E INSTITUCIONAL PARA REGULAR LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR ESPECIALIZADA DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La circulación de vehículos de transporte es una actividad de riesgo y con mucha frecuencia se producen hechos y accidentes de tránsito, cuyos resultados se traducen en daños a las personas, animales y cosas, acontecimientos a los que están expuestos los conductores y ocupantes del vehículo, así como transeúntes de las vías.

Esta situación nos hace ver el alarmante crecimiento de accidentes de tránsito y el constante infringir de las normas del Código de Tránsito y su Reglamento, además de evadir los controles a las Inspecciones Técnicas Vehiculares en el parque automotor, donde cada día se torna más difícil para los sujetos perjudicados con el hecho o accidente de tránsito. Dando como resultado que no existen mecanismos jurídicos ni técnicos para una adecuada inspección calificada en la revisión técnica de los vehículos de servicio público y particular.

No se sabe a ciencia cierta, si la Inspección Técnica Vehicular realizada por la Organismo Operativo de Tránsito es suficiente para brindar una información veraz sobre el estado mecánico técnico de los vehículos, para llegar a una correcta verificación del estado en que se encuentran estos motorizados.

2. PROBLEMATIZACIÓN

- ¿Los procedimientos actuales sobre la inspección técnica de vehículos de transporte público y particular no son adecuados, se sabe que son los dirigentes

de los diferentes sindicatos y personas particulares quienes compran rosetas de inspección?

- ¿Se requiere evaluar los procedimientos sobre la inspección técnica vehicular del transporte público y particular, en la actualidad se limitan a revisar superficialmente la documentación, frenos y luces?
- ¿Se ha incrementado el índice de accidentes de tránsito por fallas mecánicas en vehículos públicos y particulares.
- ¿El personal mecánico que realiza la Inspección Técnica Vehicular actual no es un profesional debidamente preparado, para la revisión de vehículos?
- ¿Falta de una normativa jurídica institucional entre el Organismo Operativo de Tránsito y el Gobierno Autónomo Municipal de la ciudad de La Paz en lo que se refiere a la inspección técnica vehicular del transporte en general?

3. DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS

3.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA

La delimitación temática planteada en el presente estudio de investigación se encuentra enmarcada dentro la Ley de Transportes No. 165, la actual Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano del Municipio de La Paz, el Código Nacional de Tránsito y su Reglamento, para evaluar si los procedimientos de la Inspección Técnica Vehicular que realiza el Organismo Operativo de Tránsito coadyuva a reducir los índices de accidentes por parte del transporte en general.

No es extraño encontrar que los vehículos del sector particular sean más nuevos y estén mejor mantenidos que los públicos.

La investigación se circunscribirá en el Área Civil Administrativa, toda vez que se investigó como se realiza la inspección técnica vehicular del transporte en general en la ciudad de La Paz exclusivamente en el radio urbano, y la normativa que ampara estas inspecciones vehiculares.

3.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL

La investigación tiene una connotación a nivel departamental en la ciudad de La Paz dentro el radio urbano, tomando en cuenta que es una de las ciudades más conflictivas en accidentes y/o hechos de tránsito.

3.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL

La información comprende el periodo (2010-2012). En este parámetro de tiempo se incrementó el índice de accidentes y hechos de tránsito que ocurren en la ciudad de La Paz, la gran mayoría de estos por fallas mecánicas y evasiones a las Inspecciones Técnicas Vehiculares, especialmente en el transporte de servicio público y particular.

4. FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN

El tema de investigación propuesto tiene carácter de vital importancia para la Seguridad Ciudadana, referente al servicio de transporte público y particular automotor en el radio urbano de la ciudad de La Paz, la presente investigación tiene el propósito de dar a conocer las condiciones actuales y normativa estas inspecciones técnicas vehiculares, pudiendo de esta manera contribuir a reducir el índice de accidentes por fallas mecánicas del transporte en general, se puede evidenciar la precariedad en la Inspección Técnica Vehicular de estos vehículos.

En la actualidad sólo es necesaria la presencia física del conductor y del vehículo en la Inspección Técnica Vehicular, los datos ingresan a un sistema digitalizado. A parte los requisitos son:

- 1) La presencia del vehículo y el conductor. El trámite se realiza en forma personal.
- 2) La boleta de depósito al Banco (Bs. 30 para particulares y Bs. 20 para públicos).
- 3) Fotocopia y original del certificado de registro de propiedad también conocido como RUA (Registro Único Automotor).
- 4) Extintor y botiquín de primeros auxilios.
- 5) El auto debe estar en buenas condiciones en relación a las luces, frenos, sistema eléctrico y otros detalles técnicos.

6) Fotocopia de la cedula de identidad del propietario.

Todos estos requisitos no hacen posible una verdadera y eficiente revisión técnica vehicular en los vehículos, razón suficiente para proponer este trabajo de investigación, que beneficiara en un próximo futuro a reducir los índices de accidentes y a mejorar la seguridad ciudadana.

Varios de los propietarios de vehículos particulares encuestados concuerdan que los primeros en tener una Inspección Técnica Vehicular deberían ser los vehículos del transporte público debido a las malas condiciones de sus motorizados.

Los vehículos públicos pagan menos por la inspección vehicular, sin embargo muchos de estos no cuentan con buen mantenimiento en el sistema de frenos, eléctrico y mecánico, así mismo descuidan el mantenimiento de las llantas, adecuan los asientos a su propio criterio sin observar la capacidad de cada vehículo.

La inquietud para realizar el presente trabajo de investigación es la evidente precariedad como se realizan estas inspecciones vehiculares, así mismo desde el punto de vista jurídico, la normativa actual señala los mecanismos jurídicos institucionales entre el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana para una eficiente y eficaz Inspección Técnica Vehicular especializada, ahora establecida en la Ley de Transportes No. 165.

Por todas las consideraciones anteriormente anotadas, considero que el presente trabajo de investigación es de sumo interés, para resolver problemas de carácter jurídico y social de nuestra realidad social.

5. OBJETIVOS DEL TEMA DE LA TESIS

5.1. OBJETIVO GENERAL

Proponer una normativa legal que regule y mejore los procedimientos de la Inspección Técnica Vehicular, en coordinación entre el Gobierno Municipal Autónomo y la Policía Boliviana a fin de reducir los índices de accidentes de tránsito que son causados por los

vehículos de transporte público y particular, con el fin de enriquecer o desarrollar un mecanismo jurídico, que logre elementos de juicio pertinentes y así poder mejorar la Revisión Técnica Vehicular.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar la Legislación Boliviana en lo que se refiere a la Inspección Técnica de Vehículos del servicio de transporte público y particular.
- Determinar que Instituciones son las encargadas de realizar la Inspección Técnica Vehicular en los vehículos de servicio de transporte público y particular.
- Verificar los procedimientos de la Inspección Técnica Vehicular, los medios con que cuenta el Organismo Operativo de Tránsito para este tipo de inspecciones.
- Realizar un estudio de nuestra normativa vigente con referencia a la Inspección Técnica Vehicular obligatoria del servicio de transporte público y particular, y si cumplen los procedimientos en el momento de realizar la inspección.

6. MARCO TEÓRICO

El marco teórico es un “conjunto de conceptos y teorías que uno utiliza para formular y desarrollar un argumento (o tesis). Se refiere a ideas básicas que forman la base para los argumentos, mientras que la revisión de literatura se refiere a los artículos, estudios y libros específicos que uno usa dentro de la estructura predefinida”¹.

6.1. INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA

El servicio de transporte público y particular esta destinado a circular por la vía pública y están sujetos a la Inspección Técnica Vehicular periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas que hacen a su seguridad y a la emisión de contaminantes.

¹ BRIONES, GUILLERMO, la Investigación Social y Educativa, Colombia, 1992, página 34–36.

Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y el lugar donde se efectúe son establecidos por la reglamentación y complementados por la Autoridad Competente.

Todos los vehículos para poder circular por la vía pública deberán tener aprobada la Inspección Técnica Vehicular del Organismo Operativo de Tránsito, siendo esta la autoridad correspondiente que dará constancia de ello a través de la entrega de la Roseta de Inspección en “coordinación con el Gobierno Autónomo Municipal de la ciudad de La Paz”, en cumplimiento estricto de la legislación actual: Ley de Transportes, Ley de Autonomías, y la Ley Municipal de Transporte Urbano y Tránsito.

La Inspección Técnica Vehicular para las unidades del servicio de transporte público y particular tiene una vigencia efectiva de doce (12) meses. Para estos casos el Organismo Operativo de Tránsito puede establecer este tipo de revisiones en cualquier momento, pudiendo esta modificarse de acuerdo a los nuevos proyectos de ley que regula la Ley de Transportes No. 165.

La Inspección Técnica Vehicular actualmente es efectuada por improvisados talleres habilitados al efecto, los cuales funcionan bajo la Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudación por intermedio del Organismo Operativo de Tránsito de la Policía Boliviana, el responsable deberá ser un experto ya sea Ingeniero o Técnico Automotriz matriculado con incumbencias específicas en la materia.

Cada puesto (taller) revisor cuenta con un sistema informático de registro de revisiones en el que figurarán todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder, lo que permite levantar una estadística de los vehículos del servicio transporte público y particular que hayan cumplido con este requisito.

El puesto de Inspección deberá adherir en el parabrisas delantero la Roseta de Inspección, es la identificación otorgada al vehículo de servicio de transporte público y particular para facilitar el control por parte de las autoridades en vía pública.

Consiste en una etiqueta autoadhesiva reflectiva con códigos de seguridad inviolables, que quedará inutilizada al ser desprendida y que garantiza la imposibilidad de falsificación, la que es provista por el Organismo Operativo de Tránsito.

La información de la etiqueta deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Revisión Técnica Vehicular, manteniendo el mismo tipo de características de seguridad.

Los colores bases de estas identificaciones son renovados por año calendario, para obtener el máximo contraste posible.

La Inspección Técnica Vehicular del Organismo Operativo de Tránsito de la gestión 2011, se inició desde el 29 de septiembre, donde los vehículos particulares pagaron la suma de 30 bolivianos por la roseta, mientras que los vehículos del servicio de transporte público sólo 20 bolivianos.

En un sondeo realizado en el puesto de inspección de la avenida 20 de Octubre los conductores de vehículos particulares expresan su molestia ante la determinación de la Policía. "Es injusto porque los vehículos públicos transitan más por la ciudad y contaminan más el medio ambiente, la Policía debería cobrar por igual a todos", dijo un conductor de un vehículo particular.

La Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudación de la Policía Boliviana es la encargada de fijar los costos de la inspección. Desde el 2011 comenzó a funcionar el sistema digital para ejecutar la Inspección Técnica Vehicular.

“En esta nueva inspección los vehículos son fotografiados al igual que sus propietarios. Las rosetas llevan números correlativos de control y para el registro también se toma en cuenta el número de placa del vehículo”².

Este tema de la Inspección Técnica Vehicular debería convertirse en un caso paradigmático para explicar el funcionamiento de nuestra sociedad, las necesidades

² <http://imagenesbolivianas.blogspot.com/2011/10/inspeccion-tecnica-vehicular-se-amplio.html>

reales de la gente, son importantes *“un espacio cómodo y bien dotado técnicamente, para generar seguridad en las inspecciones técnicas vehiculares”*³.

7. HIPÓTESIS DE TRABAJO DE LA INVESTIGACIÓN

La regulación y modernización de la normativa vigente permitirá mejorar los procedimientos técnicos de la Revisión Técnica Vehicular en vehículos de transporte público y particular, procurando mayor seguridad a los peatones, pasajeros y conductores.

8. VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN

8.1. Variable Independiente

Los procedimientos actuales en el momento que se realiza la Inspección Técnica Vehicular en los vehículos de transporte público y particular son deficientes.

8.2. Variable Dependiente

Inseguridad vial y ciudadana por la ineficiencia en la Revisión Técnica Vehicular actual.

9. TIPOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo investigativo tiene la siguiente tipología de la investigación:

9.1. Investigación Exploratoria

Inicialmente se tuvo que reunir toda la documentación bibliográfica que tiene relación con el tema de investigación, además nos permitió conocer las diferentes normativas con relación a nuestro objeto de investigación.

³ La Brújula – Radio Cáritas – www.caritas.com

9.2. Investigación Descriptiva

Es descriptiva porque nos permite describir las leyes pertinentes a la Inspección Técnica Vehicular y sus diferentes conceptos o fenómenos que están dirigidos a determinar las causas en la inspección vehicular.

9.3. Investigación Propositiva

El presente de investigación es propositivo porque nos permitirá incorporar en la Ley de Transportes elementos que serán de análisis.

10. MÉTODOS

10.1. Método general

Puede afirmarse que existen dos grandes métodos que presiden las investigaciones, el Deductivo y el Inductivo.

La presente investigación utilizó el Método Deductivo, porque parte de la generalidad hacia un caso particular, en el razonamiento deductivo que se efectuó del conocimiento general de las leyes que tienen relación con el tema y objeto de la investigación, para particularizar los procedimientos de la actual Inspección Técnica Vehicular.

10.2. Métodos específicos

La presente investigación utilizó como métodos específicos:

10.2.1. Método Jurídico Proyectivo

Este tipo de tesis dice Witker: “Hace en cierta forma una suerte de futurología de funcionamiento de una institución jurídica, partiendo de premisas actualmente vigentes. Se anticipa a los procesos futuros o fenómenos no observados hasta ese momento como una lógica consecuencia de las normas o instituciones jurídicas que pueden crearse e implementarse”⁴.

⁴ MOSTAJO, MACHICADO, MAX, “Seminario Taller de Grado”; La Paz – Bolivia, 2005, p.126

10.2.2. Método Sociológico

Porque *“la implementación de esta nueva norma necesariamente tendrá un impacto en la sociedad”*⁵. Este toma de la realidad social, elementos que dan contenido jurídico a la norma.

10.2.3. Método Jurídico

El presente método nos permitió realizar el análisis de la norma jurídica vigente en lo que se refiere a la Inspección Técnica Vehicular, que se constituyen en procedimientos lógicos de la investigación que permitieron establecer las causas y efectos de las malas inspecciones vehiculares.

10.2.4. Método Propositivo

Como consecuencia del trabajo de investigación tiene la finalidad de proponer un mecanismo jurídico institucional que regule los procedimientos de la Inspección Técnica Vehicular que es realizado en la actualidad por el Organismo Operativo de Tránsito.

11. TÉCNICAS

11.1. Técnica de la investigación documental

Estas técnicas permitieron realizar la selección de la información a ser aplicada en el trabajo de investigación, información que ha sido recopilada de diferentes fuentes documentales en estrecha relación con el tema de estudio.

11.2. Técnicas de investigación de campo

ENTREVISTAS

Este instrumento se efectuó en forma verbal en base a un cuestionario preparado con preguntas cerradas, lo cual permitió recoger información de pasajeros, conductores, agentes de tránsito, universitarios y trabajadores municipales, la misma que a través de un proceso sistemático de validación de la información se alcanzó los objetivos propuestos en el presente trabajo de investigación.

⁵ HERNÁNDEZ, FERNÁNDEZ, SAMPIERI, Metodología de la investigación, Ed. Graw-Hill, Colombia, 1999.

DESARROLLO DE DISEÑO DE PRUEBA

INTRODUCCIÓN

El crecimiento del parque automotor en nuestra ciudad, hace que los conductores infrinjan las normas de tránsito, el no acudir a las respectivas inspecciones vehiculares por parte de estos, actividad que a la fecha se constituye en una tarea compleja de controlar a cargo de los policías del Organismo Operativo de Tránsito.

Existe inseguridad vial a causa de una correcta inspección a estos automotores para que el desplazamiento por nuestras vías sea de manera segura, respetando las normas de tránsito, en la actualidad originan hechos y accidentes de tránsito donde se lamentan día a día, la pérdida invaluable de vidas humanas, heridos y gastos económicos.

En la ciudad de La Paz en la actualidad sea elevado índice de accidentes y hechos de tránsito, por causas humanas y mecánicas se hace necesario adoptar una serie de medidas tendientes a mejorar el tráfico vehicular, además de cumplir las normas de tránsito que regulan las actividades de los peatones y conductores de vehículos.

Una aplicación correcta de las leyes que tengan relación directa con el objeto de la presente investigación, permitirá mejorar la inspección técnica vehicular y así mejorar la seguridad vial considerando a los peatones, conductores y vehículos.

Los miembros del Organismo Operativo de Tránsito deben realizar una correcta inspección técnica esta acción disminuirá el índice de accidentes de tránsito cometidos por vehículos de transporte público y particular.

En este sentido se propone la implementación de mecanismos jurídicos como medida de prevención en accidentes de tránsito y la respectiva coordinación entre el Gobierno Municipal, la Policía Boliviana y el apoyo de otras instituciones del Estado, para lograr resultados favorables en bien de la comunidad con el fin de evitar más hechos que enlutan a los que viven en nuestra ciudad.

Nuestro Capítulo I, es el Marco Histórico, donde enfocamos la historia del Organismo Operativo de Tránsito desde sus inicios hasta en la actualidad como se realizaban las inspecciones vehiculares en esas épocas y bajo que institución se hacía cargo de estas.

Ya en el Marco Teórico Conceptual en nuestro Capítulo II, tomamos en cuenta todas las definiciones referentes al tema investigación lo cual nos amplió más nuestro conocimiento sobre qué está pasando en la actualidad con la inspección vehicular cuales los problemas al momento que se realiza esta labor.

En el Capítulo III nuestro Marco Jurídico, siempre será la Constitución Política del Estado, en sus artículos pertinentes, hacemos una referencia a la Ley de Transportes, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, Ley de Municipalidades, la Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, Ley Municipal Autónoma de Transporte y Tránsito Urbano, la Ley del Medio Ambiente, nuestro Código Nacional de Tránsito y el Reglamento del Código de Tránsito.

En el Marco Jurídico Comparativo en el Capítulo IV, realizamos una comparación con otros países sobre la inspección técnica vehicular tomamos como referencia a la Ley de Transportes y Comunicaciones de Chile, el actual Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares de Perú y la Ley de Argentina de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria.

En el Capítulo V Marco Práctico, donde se realiza el desarrollo de nuestro diseño de la investigación de todo el trabajo de investigación.

La validación de la hipótesis permitió demostrar que la inspección técnica actual es deficiente, también se logro evidenciar que no existe normativas especificas de coordinación entre el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana, para lo cual el presente trabajo propone que estas dos instituciones realicen estas labores de una manera eficaz y eficiente.

CAPÍTULO I

1. MARCO HISTÓRICO

1.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA POLICÍA EN LA ÉPOCA PRECOLOMBINA Y COLONIAL

Los indicios de autoridad en función policial, aparecen en la Época Precolombina, entre aimaras y quechuas. Han llegado hasta nosotros a través de las tradiciones, crónicas y otras instituciones aborígenes.

Esos datos dan cuenta de aquellas funciones de gobierno ejercidas por nuestros antepasados, apoyados en la moral, las buenas costumbres, el respeto a la ancianidad, la protección a la niñez y a la invalidez.

En la época de la Colonia las funciones policiales se manifestaron como una respuesta a la necesidad de proteger la vida y la hacienda de los conquistadores, así como asegurar una convivencia tranquila, sobre medidas que prevenían los delitos y sanciones a los contraventores, emergentes del derecho consuetudinario que se fue modelando con las leyes y costumbres del Reino de España.

1.2. CREACIÓN DE LA POLICÍA NACIONAL EN LA ÉPOCA REPUBLICANA

La primera Policía Nacional aparece el 24 de junio de 1826 fundado por el Mariscal Antonio José de Sucre, la tarea de organizar un nuevo Estado y darle una legislación que defina las características de la República, fue ardua para Sucre, si se tiene presente que entre sus problemas estaba el de velar por la conservación del orden público y de las garantías de la ciudadanía, donde el peso de un ejército desproporcionado requería de un sistema especial de tratamiento. Entre estas medidas, se cuenta la de establecer una Policía que garantice la convivencia de esa sociedad en el ámbito departamental para adquirir en 1910 carácter nacional.

No se tiene la fecha exacta del nacimiento de tránsito; sin embargo ya en la Ley Reglamentaria de la Policía del año 1886, se consignaba ciertas disposiciones para mantener libres de obstáculos las vías públicas y, en el año 1916 en la ciudad de La Paz se creó una repartición dependiente de la Municipalidad para regular el movimiento de coches, carretas, jinetes y peatones.

1.2.1. Antecedentes de la Dirección de Tránsito en el Siglo XX

Durante el período Presidencial del Dr. Bautista Saavedra 1923, la Dirección de Tránsito pasó a depender del Ministerio de Gobierno, efectuándose de esta manera nuevas reglamentaciones, acordes con el crecimiento de la ciudad de La Paz. La reglamentación del tráfico vehicular no se redujo al propio territorio nacional, sino que se dictaron disposiciones especiales de carácter internacional, estrictamente policíaco y de carácter administrativo aduanero.

El año de 1926, con la aparición de los vehículos motorizados y los de “tracción de sangre” existente, cobró vigor éste importante servicio policial, pasando a depender de la Policía de Seguridad y Prefecturas hasta el año 1943 en que las oficinas de Tránsito pasan a ocupar las dependencias ubicadas en la Av. Mariscal Santa Cruz, definiéndose como Dirección Departamental de Tránsito, vistiendo sus funcionarios el uniforme Verde Olivo hasta el estallido de la revolución del año 1946. Posteriormente paso a depender de la Brigada Departamental de Carabineros.

1.2.2. Aprobación del Reglamento General de Tránsito y Rodaje y Especialización de los Carabineros

En mayo de 1939 se había reunido en Sucre el primer Congreso de Directores de Tránsito de la República, donde se elaboró el "Reglamento General de Tránsito y Rodaje" que aprobaron el 30 de mayo de 1939 para ser elevado a consideración del Supremo Gobierno.

Se considera que por razones de mejor servicio, se hacía necesario incorporar a la Dirección General de Policías, la Dirección General de Tránsito, para conseguir que se restituya a la función de la Policía Integral, el control y vigilancia de las actividades del

tránsito público, disminuyendo de esta manera las plantas burocráticas, era una sentida necesidad y de positivo beneficio colectivo.

Por Decreto Supremo N° 4103, de 27 de junio de 1955, se reestructura la Escuela Nacional de Policías y Carabineros, a fin de que permita la superación permanente del personal, sobre la base no sólo de conocimientos indispensables para el ejercicio de sus funciones específicas, sino de una orientación política revolucionaria que inspire la confianza del pueblo, prohibiendo el sentido represivo. A partir de esa fecha debía denominarse "Academia de Carabineros y Policías" con funciones de preparación, habilitación, especialización y perfeccionamiento mediante los siguientes cursos:

a. Curso para Peritos Identificadores. b. Curso para Peritos Criminalísticas. c. Curso para Interpretes, d. Curso para Conductores de Vehículos. e. Curso para Técnicos en Motores. f. Curso para Oficiales de Administración g. Curso para Personal de Secretaría. h. Curso para Topógrafos Agrarios. i. Curso para Bomberos. j. Curso para Tránsito Público. k. Curso para Régimen Penitenciario. l. Curso para Policía Rural.

El Decreto Supremo N° 06100, de 8 de junio de 1962, puso en vigencia el "Estatuto Orgánico del Servicio Nacional de Tránsito".

El año 1965, es integrado a la Policía Nacional, instituyéndose el 8 de Junio como el "Día del Policía de Tránsito", definiéndose finalmente por la Ley Orgánica de 8 de Abril de 1985 como "Organismo Operativo de Tránsito".

1.3. VIGENCIA DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO

El 16 de febrero de 1973 entro en vigencia el Código de Tránsito y el 8 de junio de 1978 se puso en vigencia el Reglamento de Tránsito.

En 1985 el Organismo Operativo de Tránsito, como componente imprescindible de la Policía Nacional, tiene una dependencia directa del Comando General de la Policía

Nacional; cuya misión fundamental es la de regular, controlar y resolver los problemas de circulación de vehículos y peatones, prevenir e investigar accidentes de tránsito, mediante actividades técnicas especializadas.

La Dirección Nacional de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos D.I.P.R.O.V.E., creada el 10 de Febrero de 1998, hasta ese entonces dependiente del Organismo Operativo de Tránsito en los diferentes Departamentos del país. Es así que por el constante incremento de robo de vehículos a nivel nacional y el tráfico ilegal de los mismos más allá de las fronteras del país, se torna necesaria la creación de este organismo investigativo del robo nacional e internacional de vehículos, accesorios y autopartes.

1.4. FUNCIÓN ACTUAL DE LA DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN Y RECAUDACIONES

En diciembre de 2008 el Código de Tránsito fue elevado al rango de Ley No. 3988⁶.

En la actualidad la Dirección Nacional de Recaudaciones y el Organismo Operativo de Tránsito como cada año llevan adelante la Inspección Técnica Vehicular en todo el país, medida que busca entre otras cosas, certificar que todos los motorizados, tanto públicos como particulares, reúnan las condiciones de seguridad para circular, sin embargo por la premura del tiempo y algunas fallas de organización la revisión no dura más de quince minutos y en algunos casos sería nula, en cada puesto de inspección existe un mecánico particular que se dedica a evaluar los aspectos técnicos eléctricos y mecánicos de cada motorizado.

El Reglamento del Código Nacional de Tránsito en uno de sus articulados indica que “todos los conductores tienen la obligación de presentar sus vehículos a las inspecciones dentro de los periodos establecidos”⁷, estas inspecciones deberán ser supervisadas por el Organismo Operativo de Tránsito.

⁶ www.portalpatriotico.cjb.net

⁷ Reglamento del Código de Tránsito, Ed. U.P.S., pág., 62

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1. INSPECCIÓN VEHICULAR ACTUAL

Los accidentes de tránsito a causa de una mala inspección vehicular se constituyen en un problema nacional por el impacto que tiene en la sociedad y en particular en las personas que resultan con daños físicos de consideración, alcanzando elevados costos en su recuperación, en los últimos años se han elevado los índices de accidentes y hechos de tránsito debido al crecimiento demográfico de vehículos y una mala inspección vehicular de estos, que se tornan incontrolables por las autoridades respectivas.

Los accidentes de tránsito por la precaria inspección técnica actual ha elevado el índice de infracciones a las normas jurídicas que se producen en esta ciudad, asignándoles mayor responsabilidad en el cumplimiento de las normativas al Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana como también a los conductores y en menor escala a los pasajeros y/o transeúntes.

Una aplicación correcta de las leyes que tengan relación directa con el objeto de investigación, permitirá mejorar la seguridad vial considerando a los pasajeros, peatones, conductores y vehículos.

Estos Mecanismos Jurídicos Institucionales deberán coadyuvar a coordinar entre el Gobierno Autónomo Municipal, la Policía Boliviana a través del trabajo que realizan los miembros del Organismo Operativo de Tránsito, en la aplicación correcta de los procedimientos en la Inspección Técnica Vehicular y así disminuir los índices de accidentes de tránsito.

2.1.1. Contaminación Ambiental por deficiente Inspección Técnica Vehicular

Dentro de los antecedentes tenemos, en la ciudad de La Paz, gestión 2011, el 90 por ciento de la contaminación ambiental fue ocasionada por el parque automotor,

precisamente porque se descuida una eficiente Inspección Técnica Vehicular especialmente en el transporte de servicio público, durante los dos últimos meses, se dispuso cuatro puntos en la ciudad de La Paz, la Alcaldía estuvo a cargo de la citada inspección a los vehículos desde el tubo de escape, para determinar el grado de contaminación que generan. Los aprobados recibieron una nueva roseta, se pudo evidenciar un gran ausentismo del parque automotor de servicio público.

Estas actividades “*controlan al parque automotor y la generación de contaminación urbana, además del control mecánico de los vehículos de servicio de transporte público, pero no es suficiente. Según la norma boliviana 62002*”⁸, impone parámetros a los niveles de contaminación que generan los motores.

Comentario: En caso de que el motorizado repruebe el examen, se recomienda al conductor que lleve su automóvil a un taller mecánico para que solucione el problema técnico y regrese al control de la comuna para recibir la roseta de mantenimiento preventivo, si bien esta iniciativa Municipal es importante también es cierto que debe coordinarse con el Organismo Operativo de Tránsito y lo que se tiene dispuesto para la Inspección Técnica Vehicular de los vehículos de servicio de transporte público y particular con la finalidad de que los motorizados no contaminen nuestro medio ambiente.

2.1.2. Información Científica de la Contaminación Ambiental

En el vehículo se coloca un tubo en el caño del escape y conectado a una computadora permite determinar el nivel de contaminación del motor. Esta técnica mide los valores de monóxido de carbono, de hidrocarburos y de dióxido de carbono que el motor produce cuando hay fallas que mezclan inapropiadamente la gasolina y el aceite u otros combustibles.

De cada “100 litros de gasolina, alrededor de cuatro se esparcen por el aire por la mala combustión que hace un vehículo. Por lo general, éstos son los que reprueban el examen.

⁸ Norma Ambiental 62002 Calidad de Aire y Emisión de Fuentes Móviles.

Si la prueba es superada, es porque el automóvil aprobó los valores de la norma de inspección boliviana 62002”⁹.

En 2009, 9.300 vehículos fueron inspeccionados; en 2010, la cantidad se redujo casi a la mitad, debido a manifestaciones sociales que hubo en La Paz, “pero el pasado año 2011, un 70 por ciento del parque automotor aprobó los límites de control de calidad medioambiental”¹⁰.

La comuna quiere revisar este 2012 a más de 9.000 automotores, la salud del conductor, el control de inspección es voluntario por lo general, los choferes de la ciudad no brindan importancia a la ineficaz combustión que puede generar su motorizado. En un ambiente diario, con ventanillas cerradas, ese conductor tiene probabilidades de sufrir frecuentes dolores de cabeza y mal humor por el estrés ocasionado, lo que puede generar accidentes de tránsito, por muy leves que sean.

Los puntos de control se establecieron en diferentes zonas de la ciudad, con 24 mecánicos, el 15 % de ahorro en gasolina ganan los conductores al someter a sus vehículos a ese tipo de inspección.

2.1.3. Inspección Técnica Vehicular

Es un procedimiento técnico “para el diagnóstico del estado mecánico de los vehículos del parque automotor con el propósito de determinar si éstos cumplen con las condiciones mínimas de seguridad y los estándares de contaminación ambiental establecidas en la normativa boliviana y en los criterios de diseño y fabricación. Este diagnóstico, se realiza en establecimientos especialmente equipados donde se aplican estrictos procedimientos de inspección visual e inspección asistida por equipos mecánicos que permiten verificar el estado general del vehículo”¹¹.

Comentario: Por ello, surge la necesidad de implementar Mecanismos Jurídicos e Institucionales para regular la Inspección Técnica Vehicular que se encargue de vigilar

⁹ Norma Ambiental 62002 Calidad de Aire y Emisión de Fuentes Móviles.

¹⁰ La Razón - Noviembre 2011

¹¹ www.Wikipedia, la enciclopedia libre

el estado del parque automotor a fin de garantizar el cumplimiento de las condiciones técnicas elementales de prestación de servicios de transporte y seguridad vial, lo que adicionalmente se traduce en una disminución de muertes debido a accidentes vehiculares originados por fallas técnico – mecánicas de la flota vehicular, como también de la mejora de la calidad del aire, por su relación con el control de emisiones.

2.1.4. Inspección

Se puede entender por inspección que “es el método de exploración física que se efectúa por medio de la vista, con el objetivo de detectar características físicas significativas, observar y en forma precisa los hallazgos anormales en relación con los normales”¹².

La Inspección Técnica de Vehículos, “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.

Es necesario que un vehículo apruebe la Inspección Técnica de Vehículos para poder circular, dicha aprobación se acredita 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 fiscalización”¹³.

Comentario: En la última Inspección Técnica Vehicular del transporte de servicio público y particular (2012), el director del Organismo Operativo de Tránsito, informó que en cumplimiento a instrucciones impartidas por la Dirección Nacional de Fiscalización Recaudaciones comenzó la inspección técnica vehicular, bajo la premisa de: “Inspección + Seguridad = Bienestar” se cumplió en todo el país la Inspección Técnica Vehicular, que busca que todos los conductores posean un vehículo motorizado en buenas condiciones de funcionamiento, con todos los accesorios en servicio, que permitan garantizar la seguridad de los pasajeros, peatones y del propio conductor.

¹² www.Wikipedia, la enciclopedia libre

¹³ Ídem.

Durante la inspección se “revisó toda la parte mecánica y eléctrica del motorizado y otros detalles que permitirán su circulación y al finalizar la inspección se entregó la roseta correspondiente para este año.

El costo de la roseta de Inspección Técnica Vehicular es de treinta bolivianos, importe que debe ser cancelado en cualquier agencia de la financiera privada”¹⁴.

En el departamento de La Paz se estima que existen aproximadamente 160 mil vehículos que deben pasar por el proceso de fiscalización para conseguir la roseta de Inspección Técnica Vehicular, de estos se va a diferenciar los que pertenecen al servicio de transporte público y particular.

Sin embargo, el nuevo sistema implementado por las autoridades de la Policía Boliviana, por el número de placa, causa la molestia y denuncia de los conductores que tuvieron que hacer largas filas para poder conseguir la roseta en los plazos señalados. Es imposible acceder a la inspección vehicular con este nuevo sistema que causa largas filas de vehículos.

En ese sentido, se entiende que los conductores tienen la obligación de acatar las disposiciones con el objetivo de que en el futuro no se produzcan accidentes fatales por fallas mecánicas.

2.2. EL TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE LA PAZ

2.2.1. Que es el Transporte

- I. El término transporte hace referencia “a la acción y efecto de transportar o transportarse. El concepto también permite nombrar al sistema de medios que consiste en la conducción de personas o mercaderías de un lugar a otro y a los vehículos que se dedican a cumplir dicha tarea.

¹⁴ La Razón- Diciembre 2011

Puede dividirse entre transporte público es aquel solventado y manejado por el Estado y el transporte privado que está en manos de particulares. El transporte tiene como objetivo de cumplir con un fin social y ser útil para la comunidad”¹⁵.

- II. Se denomina transporte “al traslado de un lugar a otro de personas y carga. Para efectos de la presente Ley, la definición de transporte solo hace referencia al traslado en unidades motorizadas o no motorizadas de transporte, sin considerar ductos, líneas de electricidad o líneas de telecomunicación”¹⁶.

2.2.2. Transporte Público

El transporte público “es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte particular, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y que está disponible para el público en general.

El transporte público urbano puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros. Normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales”¹⁷.

2.2.3. Vehículos Particulares

Son “aquellos de propiedad de personas colectivas o individuales y que están a su servicio”¹⁸.

2.2.4. Transporte Urbano

Traslado “de personas o carga entre un origen y un destino, dentro de una ciudad, bajo condiciones de seguridad, comodidad y sustentabilidad”¹⁹.

¹⁵ Ley General de Transportes, Ley 165

¹⁶ Ídem

¹⁷ www.Wikipedia, la enciclopedia libre

¹⁸ Reglamento del Código de Transito, Ed. U.P.S., pág., 62

2.2.5. Operador

Es la persona natural o jurídica que presta servicios de transporte. Se puede interpretar como sinónimo de transportador.

2.2.6. Usuaría o Usuario

Es “la persona natural o colectiva, de derecho público o privado, que hace uso del Sistema de Transporte Integral”²⁰.

2.2.7. Los Operadores y la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano del Municipio de La Paz

El Municipio de La Paz promulgo la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, “aunque, con su promulgación, han quedado en ascuas dos bandos que la rechazan pese a los beneficios que puede representar para la población.

De uno de éstos, obviamente, se esperaba la reacción debido a su intransigencia para aceptar los cambios y pautas educativas para beneficio propio y de la comunidad. Se trata de los transportistas sindicalizados y libres, cuya actividad es la más caótica y desconsiderada, pese a que pudo ser utilizada como buen medio de enseñanza para los peatones.

Del otro grupo es lamentable la negativa, puesto que corresponde al Batallón de Tránsito, organismo de la Policía Nacional que no tuvo la capacidad de aplicar con eficacia el Código de Tránsito, norma que ahora es reivindicada por esta misma entidad en contra la nueva ley municipal.

En toda su historia, el Organismo Operativo de Tránsito estuvo estigmatizado por los hechos de corrupción en el control vehicular, lo que contribuyó en gran medida a la

¹⁹ www.Wikipedia, la enciclopedia libre

²⁰ Ley General de Transportes, Ley 165.

situación actual del tráfico de motorizados en la sede de gobierno y, por añadidura, en el resto del país.

En relación al otro sector, personeros de Tránsito han anunciado la impugnación de la ley municipal, en un acto que parecería más una acción gremial que toma en cuenta que su deber, ahora, es coadyuvar a la aplicación de este articulado entendiendo sus atribuciones y alcances en un avance para enmendar sus errores”²¹.

Comentario: De esta forma, en el futuro cercano, con la coordinación interinstitucional entre el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana se podría alcanzar esa meta una regulación en la inspección vehicular al transporte público y particular para que estos se encuentren en buenas condiciones, en el caso de los que prestan el servicio público que estos presten un buen servicio, además de prevenir accidentes que sería una buena y sana competencia para impulsar un mejor servicio.

2.2.8. Tráfico y Transporte

El transporte puede ser clasificado de varias maneras de forma simultánea. Por ejemplo, referente al tipo de viaje, al tipo de elemento transportado o al acceso, el transporte de pasajeros generalmente se clasifica en transporte público y el transporte particular.

En la nueva Ley de Transporte y Tránsito Urbano, “El 18 de abril, el Alcalde de La Paz promulgó la Ley Autónoma Municipal No. 15 de Transporte y Tránsito Urbano. De la implementación y ejecución de esta ley y sus normas conexas depende la posibilidad de que el tráfico de la ciudad se transforme o colapse.

En la Ley Municipal No. 15 en su mayor parte del texto está dedicada a establecer una extensa lista de derechos de conductores, motociclistas y ciclistas, de peatones, de operadores y usuarios, todos ellos con su correspondiente lista de asignaciones, que de ser observada y acatada por todos los agentes nombrados, esta debería producir en el mediano plazo una nueva actitud en las calles, donde actualmente rige la ley del más

²¹ Gaceta Jurídica 20 de Abril 2012, pág. 3

avezado”²². Se toma como referencia a la Ley General de Transportes 165, donde se encuentra establecido los derechos, funciones en lo que se refiere al transporte público.

Comentario: Esta norma contiene disposiciones a muchos otros ámbitos del tráfico y transporte urbano y establece nuevas instituciones para su gestión. Es evidente que sólo será completamente funcional cuando acabe la lucha con los grupos de interés afectados.

Sin embargo se deja a un lado a la labor que realiza la Policía Boliviana a través del Organismo Operativo de Tránsito, con el poco equipamiento que tiene esta institución. Mientras tanto, la ciudadanía debe darle su apoyo y sobre todo acatar esta nueva disposición.

2.3. DERECHO

El Derecho es el orden normativo e institucional de la conducta humana en sociedad inspirado en postulados de justicia, cuya base son las relaciones sociales existentes que determinan su contenido y carácter, *“en otras palabras, son conductas dirigidas a la observancia de normas que regulan la convivencia social y permiten resolver los conflictos”*²³.

2.3.1. Derecho Objetivo

El derecho objetivo puede expresarse como una *“norma o conjunto de normas que por una parte otorgan derechos o facultades y por la otra, correlativamente, establecen o imponen obligaciones. Conjunto de normas que regulan la conducta de los hombres, con el objeto de establecer un ordenamiento justo de convivencia humana”*²⁴.

El derecho objetivo puede responder a distintas significaciones: el conjunto de reglas que rigen la convivencia de los hombres en sociedad.

²² La Razón, Domingo 22 de abril de 2012, pág. A2

²³ OSSORIO, MANUEL, 1981. "Dicc. de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales." Talleres Gráficos FA. VA. RO. y F., Buenos Aires, Rep. de Argentina.

²⁴ GUILLERMO CABANELLAS Dicc. Enciclopédico de Derecho Usual Jurídico 21 Ed. Edit. Heliasta 1989, p. 22

2.3.2. Derecho Subjetivo

El derecho subjetivo es: *“la facultad que tiene un sujeto para ejecutar determinada conducta o abstenerse de ella, o para exigir de otro sujeto el cumplimiento de su deber.*

La facultad, la potestad o autorización que conforme a la norma jurídica tiene un sujeto frente a otro u otros sujetos, ya sea para desarrollar su propia actividad o determinar la de aquellos”²⁵.

Comentario: Los conceptos de derecho positivo y el derecho vigente se pueden reducir a que el primero es el que se aplica y el segundo es el que el órgano legislativo público para ser obedecido en tanto dure su vigencia, mientras no sea sustituido por medio de la abrogación o derogación. No todo derecho vigente es positivo, hay normas jurídicas que tienen poca aplicación práctica.

Desde el punto de vista objetivo, es el conjunto de leyes, reglamentos y demás resoluciones, de carácter permanente y obligatorio, creadas por el Estado para la conservación del orden social. Esto es, teniendo en cuenta la validez; es decir que si se ha llevado a cabo el procedimiento adecuado para su creación, independientemente de su eficacia (si es acatada o no) y de su ideal axiológico, si busca concretar un valor como la justicia, paz, orden, etc.

2.3.3. Mecanismos de Derecho

Se refieren aquellos *“ámbitos de encubrimiento expresados de manera explícita o implícita en la ley, así como a la forma en que se desenvuelven los procesos judiciales tanto en la etapa procesal como en la ejecución de las sentencias”²⁶.*

El mecanismo es una relación de instrumentos para levantar objetos o dispositivos o artefactos para hacer algo o los medios para hacer algo o el modo de hacerlo. *“Es un*

²⁵ Ídem

²⁶ CABANELLAS DE TORRES, GUILLERMO, 1984. "Dicc. Jurídico Elemental." Edit. Heliasta S.R.L. B. A. Rep. de Argentina.

conjunto de las partes de una máquina en su disposición adecuada con una combinación adecuada de sus partes”²⁷.

2.4. CAMPO JURÍDICO

El Campo Jurídico según Guillermo Cabanellas *“lo jurídico, nexo permanente entre los seres vivientes, acompaña a cada hombre y mujer durante toda su vida y perdura hasta su muerte. Y ni siquiera la desaparición física significa el termino de lo jurídico, pues a modo de inmortalidad de esta índole la personalidad de quien muere es continuidad por sus herederos a más de patentizarse la potestad ultra terrena en los testamentos y en las cláusulas que imperan sobre los supérstites y en el derecho al respeto de los restos de quienes fueron y en el de no agravar su pretérita memoria*”²⁸.

Es así como el ordenamiento jurídico se fundamenta en unas normas de mayor jerarquía que son la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, “para la búsqueda de sus fines, el derecho se presenta como un sistema jerarquizado de normas que denominamos ordenamiento jurídico”²⁹.

Comentario: Se ha dicho que donde hay sociedad hay derecho. Esta afirmación puede tomarse como válida si se toma el concepto de derecho en un sentido amplio es decir, como un conjunto de normas que restrinjan el uso de la violencia de modo tal que permitan la convivencia.

El derecho busca regular las relaciones entre las personas y servir como instrumento de solución de conflictos. El derecho nace de la idea de encausar la conducta de los hombres hacia la realización de valores como son la solidaridad, la justicia, la libertad, la igualdad, el conocimiento, la paz, etc. Debe advertirse que como objeto "relativo", es susceptible de diversos usos, incluso indeseados, pero el más conveniente es el indicado.

²⁷ www.Wikipedia, la enciclopedia libre

²⁸ GUILLERMO CABANELLAS Dicc. Enciclopédico de Derecho Usual Jurídico 21 Ed. Edit. Heliasta 1989, p. 47

²⁹ www.Wikipedia, la enciclopedia libre

2.4.1. Norma Jurídica

Se establece por norma jurídica que es una regla dirigida a ordenar el comportamiento humano prescrita por una autoridad cuyo incumplimiento puede llevar aparejado una sanción. Generalmente, impone deberes y confiere derechos.

Se diferencia de otras normas de conducta en su carácter heterónomo, impuesto por otro, bilateral frente al sujeto obligado a cumplir la norma, existe otro facultado para exigir su cumplimiento, coercible la posibilidad legítima de recurrir al uso de la fuerza socialmente organizada en caso de su incumplimiento.

Buscan cumplir con las finalidades concretas del ordenamiento jurídico, la paz, el orden y la seguridad, *“las normas jurídicas pueden diferenciarse de las reglas del Derecho, porque las primeras tienen intención prescriptiva, mientras que las reglas tienen carácter descriptivo. Además, el término está muy relacionado con el de Derecho.*

La relación entre ordenamiento jurídico y norma es la que existe entre el todo y una parte. El ordenamiento jurídico está formado por el conjunto de las normas jurídicas. Es común que se confunda el concepto de norma jurídica con el de ley o legislación; sin embargo, la ley es un tipo de norma jurídica, pero no todas las normas son leyes, dado que también son normas jurídicas los reglamentos, órdenes ministeriales, decretos y en general, cualquier acto administrativo que genere obligaciones o derechos”³⁰.

2.4.2. Las Instituciones

Son mecanismos de orden social y cooperación que procuran normalizar el comportamiento de un grupo de individuos, *“las instituciones en dicho sentido trascienden las voluntades individuales al identificarse con la imposición de un propósito en teoría considerado como un bien social, es decir: normal para ése grupo, su mecanismo de funcionamiento varía ampliamente en cada caso, aunque se destaca la elaboración de numerosas reglas o normas que suelen ser poco flexibles y moldeables.*

³⁰ OSSORIO, MANUEL, 1981. "Dicc. de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales." Talleres Gráficos FA. VA. RO. Buenos Aires, Argentina.

El estudio de estas instituciones es de gran valor para entender muchos comportamientos sociales, políticos, económicos”³¹.

El término institución se aplica por lo general a las normas de conducta y costumbres consideradas importantes para una sociedad, como las particulares organizaciones formales de gobierno y servicio público. Las instituciones son un tema de estudio su régimen formal para la elaboración e implementación de reglas.

2.5. LA SOCIEDAD CIVIL EN EL PENSAMIENTO DE HEGEL

El profesor “Misael Flores, en la filosofía política hegeliana la idea de la sociedad civil se encuentra en el espacio de lo ético, como el espacio de plena contingencia en la cual las conciencias están solas.

Así que la sociedad civil es un momento en el que deviene la libertad del individuo, que busca superar la contingencia y el conflicto. La sociedad civil es un momento ético en el que la libertad es practicada como mecanismo para conciliar las conciencias y superar el conflicto y la contingencia”³².

Comentario: Esta aseveración se refiere a que en nuestra actual sociedad se basa generalmente en el comportamiento ético para que las acciones que se cumpla dentro de esta, se celebren en un clima de tranquilidad y respeto cumpliendo todas las obligaciones según lo que manda nuestras leyes.

Definitivamente “los estudiosos de la sociedad civil, reconocen a Hegel haber sido el filósofo que aportó a la concepción moderna de la sociedad civil. Curiosamente los teóricos posteriores a Hegel, véase el caso de Marx y Gramsci, retomaron los planteamientos hegelianos de la sociedad civil para continuar el debate y tomaron distancia de las tesis iusnaturalistas como indica Mora Rubio”³³.

³¹ www.Wikipedia, la enciclopedia libre

³² FLORES, MISAEL, Profesor de Ciencias Políticas, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

³³ MORA RUBIO, JUAN (1990), Mundo y conocimiento, México, UAM-Iztapalapa.

Pues el sistema hegeliano está estructurado por el derecho abstracto, la moralidad y lo ético. Estos tres momentos resultan imprescindibles para aproximarse a la visión sui generis de la sociedad civil, *“en estos tres momentos, se encuentra desplegada la libertad, pues ésta es el objeto de la filosofía del derecho. Y Hegel asevera que el derecho es el reino de la libertad realizada y esta libertad se refleja claramente en los tres momentos ya citados.*

En este sentido, el derecho abstracto. Representa los deberes y derechos jurídicos, la moralidad está focalizada en las intenciones y los propósitos morales y la ética. Aproximaciones al concepto de sociedad civil en Hegel refiere a las leyes e instituciones éticas en las que un pueblo vive y se mueve en una segunda naturaleza como asevera Martin Mazora ”³⁴.

La ética se refiere básicamente a *“la libertad que ha devenido mundo existente y naturaleza de la autoconciencia. Es en esta etapa en la cual la particularidad descubre lo universal (costumbres, leyes, instituciones éticas, etc.), que es su fundamento subjetivo ”³⁵.*

Comentario: Podemos decir que la sociedad civil está situada en el mundo de lo ético y al respeto: Lo ético es el cumplimiento del espíritu objetivo, la verdad del espíritu subjetivo y objetivo mismo. Lo unilateral de esta es tener inmediatamente su libertad en la realidad, y por otra parte en tenerla en el bien como algo abstracto universal; debe determinarse a sí mismo en su singularidad interior, la libertad autoconsciente que ha devenido de su naturaleza interior.

2.5.1. La Policía para Hegel

El concepto de policía en sentido hegeliano *“puede asemejarse a la administración pública, como aquella organización encargada de velar por los intereses de los miembros de la sociedad civil.*

³⁴ MAZORA, MARTÍN (2003), La sociedad civil en Hegel, Buenos Aires, Ediciones del Signo

³⁵ HEGEL, G. W. F. (1997), Enciclopedia de las Ciencias Filosóficas, Madrid, Alianza.

*Si el mercado lejos de beneficiar al individuo, lo perjudicaba, la policía tenía facultades para aplicar mecanismos de regulación por medio de instituciones públicas*³⁶.

El policía para Hegel escribe, *“la previsión del poder de la policía realiza y conserva lo universal que está contenido, en primer lugar en la forma de un orden exterior y de instituciones para seguridad y protección del conjunto de fines e intereses particulares que, en cuanto tales, tienen su existencia en aquel universal”*³⁷.

Comentario: Considero que la policía para Hegel es, ese cuerpo gubernativo de la sociedad civil, lo factible es corregirlos. La sociedad civil es un momento de suma tensión y de extremos. Y no por el hecho de haber pobreza, la policía permitirá que haya una inestabilidad dentro de un Estado.

Para abordar esta problemática, hay dos alternativas. 1) La sociedad civil, bajo la influencia de la policía, tiene que hacerse responsable que sus actos se encuentren dentro las normas establecidas; y 2) La policía tiene que controlar el aumento de los incidentes que surjan en el Estado. Dado que el individuo es hijo de la sociedad civil, el apoyo material a éste es loable porque de no ser así, la dignidad humana puede estar en peligro.

2.6. MECANISMOS JURÍDICOS

Los mecanismos jurídicos son *“normas que prohíben, obligan o permiten realizar determinadas acciones y también prevén sanciones para los supuestos en que no se cumplan las normas primarias, además de que las normas de comportamiento tratan de orientar el comportamiento de los ciudadanos”*³⁸.

Los mecanismos institucionales *“se refieren a los movimientos, acciones y funciones que las instituciones deberán adoptar a su naturaleza institucional siguiendo la propuesta de la legislación actual de un control interno para obtener mejores resultados a nivel jurídico institucional”*³⁹.

³⁶ (Hegel, 1999:236).

³⁷ Ídem.

³⁸ MENOTTI, Editorial De Palma, Buenos Aires, Argentina 1999, pág. 19

³⁹ Ídem.

2.6.1. El Derecho Positivo según Kant

El Derecho Positivo para Kant no puede ser mirado como fuente de auténticos deberes, para que un precepto legal posea obligatoriedad, es indispensable que derive de la voluntad del sujeto que ha de cumplirlo y tenga, a la vez, valor universal.

“El fundamento de la obligatoriedad de las leyes morales no se puede buscar en las circunstancias del mundo, sino sólo a priori en los conceptos de la razón pura; que después se vuelve razón pura práctica, razón práctica”⁴⁰.

Se entiende que Kant pretende derivar de la naturaleza humana, de esa capacidad de racionalidad propia y constitutiva del hombre los principios morales y jurídicos obligatorios.

Comentario: La expresión de Kant la ley universal de Derecho, obra exteriormente de modo que el libre uso de su arbitrio pueda conciliarse con la libertad de todos, una ley que me impone una obligación; pero que no exige de mí el que a causa de esta obligación deba yo sujetar mi libertad a estas condiciones mismas.

Únicamente la razón dice que éste es el límite asignado a la libertad por su idea y que de hecho puede ser contenida en él por otro, la autonomía moral del individuo deviene de la ley moral. Para que una conducta constituya la realización de un deber jurídico, la norma que lo establece ha de derivar de la voluntad del obligado.

“Cuando el sujeto convierte en máxima de sus actos determinada regla, convencido de su validez universal, sí puede hablarse de un auténtico deber jurídico.

Con gran frecuencia, los particulares acatan voluntariamente, sin pensar siquiera en las sanciones y castigos, los preceptos que el legislador formula.

Y, al acatarlos, seguros de que expresan un deber, transforman la exigencia ajena (que como tal no puede obligarles), en norma autónoma, es decir, en verdadero derecho”⁴¹.

⁴⁰ www.monografias.com/...jurídico.../deber-jurídico-moral.shtml -

⁴¹ www.monografias.com/...jurídico.../deber-jurídico-moral.shtml -

Comentario: Podemos decir que sólo existe un deber. Derecho y Moral, concebidos ambos como un deber, en oposición al acontecer, son una y la misma cosa.

Tal unidad no queda destruida por los llamados conflictos entre Derecho y Moral, porque, o se trata de oposiciones entre un deber auténtico y una necesidad impuesta por la fuerza, pero nada nos autoriza para afirmar que de un lado se halle precisamente el Derecho, y del otro la moral.

Estos conflictos son resueltos por el legislador que los ha creado, es decir, por el mismo individuo. Él es el único capaz de resolver dentro de su conciencia, qué valor, qué deber, qué obligación merecen preferencia.

2.6.2. Teoría de García Maynez

En la estructura ontológica del Derecho éste es un ser moral aun cuando no cubra todo el ámbito de la ética.

“El que haya un ámbito moral que no sea jurídico no significa que el ámbito jurídico no deba ser también moral.

Las normas jurídicas producen determinadas consecuencias de Derecho, las cuales pueden consistir en el nacimiento, transmisión, modificación o extinción de facultades y deberes”⁴², para García Maynez define “el deber jurídico como la restricción de la libertad exterior de una persona, derivada de la facultad, concedida a otra u otras, de exigir de la primera cierta conducta, positiva o negativa”⁴³.

Comentario: Es necesario distinguir entre los deberes jurídicos, fundados en las normas jurídicas, de aquellos otros deberes que derivan de normas morales, religiosas, del trato social, etc.

Es preciso no confundir estos deberes porque aunque se parezcan son distintos debido a que cada tipo de normas determina un tipo especial de deberes.

⁴² www.monografias.com/juridico/deber-juridico-moral.shtml -

⁴³ Ídem

Por otra parte es necesario distinguir entre el deber específicamente jurídico, creado por la norma jurídica, y el deber moral de cumplir lo que mandan las normas del Derecho vigente, ellos son deberes distintos, aunque se den como coincidentes.

El deber jurídico se funda única y exclusivamente en la existencia de una norma de Derecho Positivo que lo impone. El deber moral de cumplir lo ordenado en las normas jurídicas tiene como contenido dichas normas, pero no se funda en ella sino en valores morales.

2.6.3. Teoría de Recasens Siches

Por ello, expone Recasens Siches, citado por Pacheco: *“cuando formulamos la pregunta de cuál será la esencia del deber jurídico.*

Necesariamente se tiene que buscar la solución dentro del mismo concepto de norma jurídica, dejando a un lado la circunstancia de que los contenidos del deber jurídico puedan concurrir con los contenidos de deberes morales y sociales y ser semejantes a éstos; y de otro lado, prescindiendo, asimismo, de la cuestión de cuál sea la razón por la cual el Derecho obligue también moralmente.

Lo único que se hace es distinguirlos y separarlos del que ahora tenemos planteado, a saber: el del concepto puro de deber jurídico, como algo que se funda en la norma de Derecho y existe en virtud de ella”⁴⁴.

Estos antecedentes y similares existentes en la doctrina, *“Peces-Barba estipula un concepto de deber jurídico, presupuesto necesario para hablar de deberes jurídicos fundamentales:*

- 1) El deber jurídico existe con independencia de que el deber de que se trata haya tenido previamente o no una dimensión moral (el deber de no injuriar o calumniar y el deber de conducir por la derecha son ambos deberes jurídicos de origen distinto).*

⁴⁴ www.monografias.com/jurídico.../deber-juridico-moral.shtml -

- 2) *El deber jurídico tiene que estar reconocido por una norma perteneciente al Ordenamiento.*
- 3) *Normalmente, los deberes jurídicos llevan aparejada una sanción en caso de incumplimiento y ésta consiste en una pena o en la ejecución forzosa a cargo de quien tiene ese deber o una indemnización en otro caso*⁴⁵.

Comentario: Sólo el deber jurídico será relevante, igual que el derecho subjetivo, la libertad, la potestad o la inmunidad para el Derecho, con independencia de la influencia o de la presión que pueden producir aquellas dimensiones morales que engendran obligaciones a ese nivel y de la posibilidad de que se conviertan en obligaciones jurídicas. Todo esto sin perjuicio de que esa influencia de la moralidad pueda orientar las decisiones de los operadores jurídicos.

Eso supone su creación de normas que establece los órganos competentes y los procedimientos adecuados para crear normas y el apoyo del sistema en el poder hecho fundante básico entendido como conjunto de instituciones, poderes, operadores jurídicos y ciudadanos que creen en los valores que sustentan ese ordenamiento, que participan en su formación, que apoyan y aceptan su norma de identificación de normas y que usan las normas que contiene, entre ellas las que establecen deberes jurídicos.

2.7. ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Los accidentes de tránsito son *“perjuicios ocasionados a una persona o bien material, en un trayecto de transporte, debido a la negligencia o irresponsabilidad, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallas mecánicas, condiciones ambientales desfavorables”*⁴⁶.

2.7.1. Sistema de Revisión Técnica Vehicular

El Sistema de Revisión Técnica Vehicular es el *“conjunto de entidades, operaciones e instalaciones destinadas a reducir las fallas mecánicas a través de la verificación y*

⁴⁵ www.monografias.com/jurídico.../deber-jurídico-moral.shtml

⁴⁶ www.Wikipedia, la enciclopedia libre

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”⁴⁷.

2.7.2. Sistema de Transporte Integral

El Transporte Integral es el “*conjunto de varios elementos que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo el traslado de personas y bienes, entre las que se encuentran infraestructura, operadores y usuarias o usuarios del servicio y otros servicios logísticos complementarios*”⁴⁸.

2.8. VÍAS PÚBLICAS

Se entiende por Vías Públicas a las “*Avenidas, calles, callejones, pasajes, graderías, entre otros, que incluyen aceras y calzadas que conforman la red vial urbana del Municipio*”⁴⁹.

La Policía Boliviana a través del Organismo Operativo de Tránsito, obligan a los propietarios y choferes a comprar el Seguro Obligatorio del Auto Transporte (SOAT), y el control de la Roseta de Inspección Técnica Vehicular, los dueños de vehículos particulares y la dirigencia de los choferes sindicalizados cuestionan permanente y piden que no se les perjudique, porque saben la obligación de adquirir este seguro en las diferentes empresas aseguradoras.

El Secretario ejecutivo de la Confederación de Choferes de Bolivia, Franklin Duran, señaló “*La norma no indica que los vehículos deban circular con las roseta, entonces no nos pueden perjudicar (detener), siendo de vital importancia la constancia de estos requisitos*”⁵⁰.

⁴⁷ Ley General de Transporte Ley 165, pág.7

⁴⁸ Ley General de Transporte Ley 165, pág.8

⁴⁹ Ley Municipal de Transporte, pág. 5

⁵⁰ La Razón viernes 1 de enero de 2010, pág. A16

“Como lo bolivianos tampoco son muy respetuosos de la ley ni de las normas de tránsito, por ejemplo: muy fácilmente han caído en la anarquía, la que cada vez crece más, hasta llegar a lo dramático, como dijo una autoridad de Tránsito.

La anarquía es una de las utopías construidas por algunos pensadores, pero nadie demostró, hasta ahora, que sea viable para los seres humanos, porque al no aceptarse la autoridad, tampoco se admite las leyes ni las normas.

Pero cuando se tiene una pertinencia social, cívica y espacial, la disciplina resulta ser básica. Y como parte de ella, la puntualidad. Así como quisiera que los demás sean puntuales, el razonamiento lógico que cada quien tiene que hacer, hidalgamente, es que la puntualidad debe empezar con el yo, con uno mismo”⁵¹.

Permanentemente se tiene noticias de más fallecidos por accidentes de tránsito en las carreteras, se elevó el índice de gravísimos accidentes que ocurren en nuestras carreteras y ciudades, posiblemente Bolivia sea uno de los territorios más inseguros donde se producen accidentes tanto en las ciudades y en los caminos.

“Ya se ha insistido hasta el cansancio en la necesidad de que los buses, minibuses y taxis que prestan el servicio público deberían estar bajo un riguroso y periódico control mecánico, así mismo el control de los frenos, luces, sistema eléctrico y llantas, requieren de una revisión más rigurosa por parte de Tránsito.

Las autoridades afirman que todas esas normas de seguridad se cumplen, pero los accidentes suman y siguen”⁵².

Se debe realizar un estricto control mecánico de los vehículos de servicio de transporte público y particular, hacer que los propietarios sean responsables de sus motorizados, se debe mejorar este tipo de inspecciones a fin de disminuir los índices de accidentes de tránsito, esta es una obligación del Gobierno Departamental, los Gobiernos Autónomos Municipales y la Policía Boliviana.

⁵¹ La Razón, miércoles 6 de enero de 2010, pág. A5

⁵² La Razón, sábado 9 de enero 2010, pág. A5

2.8.1. Datos sobre las mayores Organizaciones Sindicales

Las organizaciones más grandes del transporte público prestan servicios al pasajero en diferentes modalidades: TAXIS, BUSES, MINIBUSES, CARRYS Y TRUFIS:

- *“El Sindicato Litoral, esta asociación opera en la zona Sur de La Paz, con 44 líneas de transporte que aglutinan a 1.500 vehículos prestan servicio en modalidades de buses, minibuses, carrys y trufis.*
- *El Sindicato Eduardo Abaroa, opera en las zonas de Sopocachi y San Pedro, está conformado por 35 líneas, que contemplan a 1.300 vehículos de las modalidades de buses, minibuses, carrys y trufis.*
- *El Sindicato San Cristóbal, opera en las zonas de Miraflores y Tacagua, cuenta con 30 líneas de transporte con un total de 1.500 vehículos en todas las modalidades: buses, minibuses, carrys y trufis.*
- *El Sindicato Simón Bolívar, aglutina 24 líneas opera en las zonas de Pampahasi y Vino Tinto. A su cargo están cerca de mil vehículos, entre minibuses y carrys.*
- *El Sindicato Villa Victoria, opera en la zona de Villa Victoria tiene a su cargo 19 líneas de transporte con casi mil vehículos entre minibuses y carrys.*
- *El Sindicato Pedro Domingo Murillo, trabaja en la zona de Chijini. Cuenta con 20 líneas de transporte, entre buses, minibuses y carrys que hacen un total de al menos 1.400 motorizados”⁵³.*

En efecto, hay un creciente aumento del parque automotor en los sindicatos, la gran mayoría de estos tiene problemas mecánicos o que no hayan pasado por los puntos de inspección técnica vehicular.

2.8.2. Seguridad Ciudadana

Es evidente que la Seguridad Ciudadana ha sido una de las principales preocupaciones de las personas en todas las ciudades capitales del país, en efecto hay una preocupación ciudadana por la delincuencia, la violencia pública, y el transporte peligroso por vehículos en mal estado.

⁵³ La Razón, lunes 18 de enero 2010, pág. A6

El Gobierno Municipal mediante encuestas quiso identificar los problemas de la comuna en, *“Villa Fátima y a la zona Sur de la ciudad, lugares donde, a través de las encuestas, se ha identificado varios problemas vinculados con la seguridad ciudadana que preocupa a los vecinos.*

En primer lugar se menciona el excesivo consumo de bebidas alcohólicas, robos y hurtos, circulación de automóviles en mal estado, y con exceso de velocidad, también los embotellamiento son otras de las preocupaciones”⁵⁴.

La versión del plan Zona Segura, según anunciaron las autoridades ediles, tiene cuatro componentes, el *“mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura pública; regularización, control y fiscalización de las actividades económicas; coordinación interinstitucional; y participación social de la educación.*

Estos se traducirán en acciones integrales como la fiscalización del comercio, control y restricción de la venta de bebidas alcohólicas y alimentos en locales y en vía pública, mejoramiento del sistema de iluminación pública, reordenamiento vial, educación preventiva, instalación de líneas telefónicas gratuitas en los módulos policiales y el reforzamiento de la presencia policial”⁵⁵.

El 2011 los accidentes dejaron más de 158 muertos, *“según el Organismo Operativo de Tránsito, los accidentes se debieron a diversas causas, entre las que priman los problemas mecánicos y fallas humanas”⁵⁶.*

Lo más lamentable de todo es saber que muchos de estos incidentes se hubiesen podido evitar con medidas sencillas de seguridad, porque no estamos hablando de contingencias ineludibles, sino de accidentes provocados por la irresponsabilidad de los conductores e imprudencia de los peatones, pero sobre todo de aquellos además de fallas mecánicas hay que sumar otros aspectos como los que conducen en estado de ebriedad, con exceso de velocidad, o que hablan por celular o emplean dispositivos electrónicos mientras manejan.

⁵⁴ La Razón, viernes 23 de diciembre 2011, pág. A2

⁵⁵ Ídem

⁵⁶ La Razón, martes 27 de diciembre 2011, pág. A12

Ahora bien, *“toda la responsabilidad a los usuarios de la movilidad, transeúntes, agentes de tránsito y conductores lleva a ignorar las obligaciones de las autoridades municipales y departamentales en materia de planeación urbana e infraestructura de protección”*⁵⁷.

Queda un largo trecho para reducir el promedio de estas estadísticas, que esconden personas reales, decenas de hijos, madres, padres y abuelos que lloraron la pérdida de uno o más familiares, tampoco podemos olvidar a los cientos de heridos que hoy cargan con las secuelas de estos accidentes, y que deben lidiar con los dolores, deudas, incluso discapacidades.

En este sentido, resaltar y sobre todo apoyar a que se mejore las inspecciones vehiculares del parque automotor en el servicio público y particular, estas acciones deben ser apoyadas por entidades públicas y privadas para reducir los accidentes de tránsito, tanto en las ciudades como en las carreteras a través de mecanismos jurídicos, para prevenir estos incidentes todas dirigidas a la ciudadanía.

2.8.3. El procedimiento de la Inspección Técnica Vehicular

De acuerdo al Artículo 27 de Código Nacional de Tránsito que reglamenta la inspección vehicular, y según la instructiva emitida por la Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudaciones No. 004/2010 en la que se dan a conocer los procedimientos para la inspección por parte del Organismo Operativo de Tránsito se deberán cumplir los siguientes pasos:

- Los tesoreros Departamentales y de la Regional de El Alto entregarán las Rosetas y los Certificados de la Inspección Vehicular, mediante débitos periódicamente, a los recaudadores previamente identificados, señalando los números en forma correlativa, para dar cumplimiento.
- Bajo ningún concepto se llenará el Certificado de Inspección Técnica Vehicular y entregará rosetas a sola presentación del depósito o requerimiento del conductor, sin la presencia física del vehículo y la correspondiente inspección.

⁵⁷ La Razón, sábado 31 de diciembre 2011, pág. A2

- Deberá verificarse que el número de placa de control registrado en la Boleta de Depósito, corresponde al vehículo a ser inspeccionado. En caso de no corresponder este dato, no se procederá a la Inspección.
- En caso de que la placa de control del vehículo no se encuentre registrada en la base de datos del Registro Único Automotor, igualmente deberá pasar inspección, debiendo registrarse todos los datos, haciendo notar esta particularidad en los informes y sistema de control computarizado de rosetas “OMICROM”.
- El Mecánico asignado y Técnico de Tránsito son responsables de la Inspección Técnica del Vehículo de acuerdo a las normas establecidas, revisando especialmente los sistemas de frenos, eléctrico, dirección, estado general del vehículo, luces, herramientas, vidrios y sistemas de seguridad, conforme al Certificado de Inspección Técnica Vehicular 2010.
- Si el vehículo no aprueba la revisión de la Inspección Técnica Vehicular, deberá hacer las reparaciones técnicas mecánicas observadas, para luego nuevamente se presente a la inspección técnica vehicular sin costo alguno.
- El funcionario de Recaudaciones es responsable de la extensión del Certificado de Inspección Técnica Vehicular, registrando las observaciones realizadas por el Técnico Mecánico y de Tránsito.
- El Certificado de Inspección Técnica Vehicular 2010, consigna un original y tres copias, que serán distribuidas de la siguiente manera:
 - Original al conductor y/o propietario del vehículo. (Color Blanco)
 - 1ra. Copia a la Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudaciones (color Celeste)
 - 2da. Copia a Dirección Departamental de Fiscalización y Recaudaciones, (color verde)
 - 3ra. Copia al Taller Mecánico. (Color Rosado)
- El número del certificado de inspección técnica vehicular, deberá ser igual al número de la roseta asignada, para cada vehículo.
- El certificado de inspección deberá ser escrito con letra legible, tinta negra, exenta de borrones, tachaduras, raspaduras. Colocando el sello identificatorio respectivo.

- En caso de registrar un error involuntario se debe subsanar con una aclaración al pie del formulario con las firmas correspondientes (observaciones).
- Concluida la Inspección del vehículo se procederá al colocado de la “ROSETA” respectiva en el lado derecho del parabrisas delantero del vehículo, respecto al conductor, retirando previamente las rosetas de anteriores gestiones, para asegurar la visibilidad del conductor. Si el propietario se negase a este hecho, debe hacerse conocer que por normas de seguridad solo debe estar en el parabrisas la “ROSETA” de inspección de la gestión actual.
- Finalmente, constatado el buen estado del vehículo firmarán el Certificado de Inspección Técnica Vehicular: el Propietario del Vehículo, el Técnico Mecánico, Técnico de Tránsito y el Responsable de Recaudaciones, entregándose el original del certificado al propietario o conductor ocasional.
- Colocada la roseta en el parabrisas del vehículo inspeccionado, deberá graparse la boleta de depósito bancario en la 1ra. Copia (celeste). La ausencia de uno de estos documentos será de entera responsabilidad del funcionario de Recaudaciones⁵⁸.

⁵⁸Instructiva No. 04/2010-Procedimientos de la Inspección Técnica Vehicular 2010

CAPÍTULO III

3. MARCO JURÍDICO

3.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

Se analizó la Constitución Política del Estado en sus artículos pertinentes a la seguridad en el transporte público automotor.

SECCIÓN X

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

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

TÍTULO VI

PARTICIPACIÓN Y CONTROL SOCIAL

Artículo 241. I. El pueblo soberano, por medio de la sociedad civil organizada, participará en el diseño de las políticas públicas.

III. Ejercerá control social a la calidad de los servicios públicos.

CAPÍTULO SEGUNDO

POLICÍA BOLIVIANA

Artículo 251. I. La Policía Boliviana como fuerza pública, tiene la misión específica la defensa de la sociedad la conservación del orden público, el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano.

CAPÍTULO OCTAVO

DISTRIBUCIÓN Y COMPETENCIAS

Artículo 298. II. Son competencias exclusivas del nivel central del Estado:

32. Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.

Artículo 299. II. Las siguientes competencias se ejercerán de forma concurrente por el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas:

13. Seguridad Ciudadana.

Artículo 302. I. Son competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales Autónomos en su jurisdicción:

18. Transporte Urbano registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del transporte urbano⁵⁹.

COMENTARIO:

Según nuestra Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia en los artículos pertinentes encontramos que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades, también queda establecido la participación del Control Social así como de sus Instituciones como la Policía Boliviana, estableciendo a cada una sus facultades, como también las competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales Autónomos en sus jurisdicciones en lo que se refiere al transporte urbano. Quedando de esta manera reconocido constitucionalmente el derecho que tiene la sociedad a la seguridad en el transporte público.

3.2. LEY GENERAL DE TRANSPORTES NO. 165 (16 DE AGOSTO DE 2011)

En la nueva Ley General de Transportes se refiere al transporte público urbano.

LEY GENERAL DE TRANSPORTES

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO PRIMERO

Artículo 6. Inc. g) Seguridad. El Sistema de Transporte Integral, debe prestar servicios en condiciones que garanticen la integridad de personas durante el traslado del lugar de origen al lugar de destino.

⁵⁹ www.gaceta digital de Bolivia

CAPÍTULO SEGUNDO

PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

Artículo 7. (DEFINICIONES).

Centro de Revisión Técnica Vehicular.- Son instalaciones donde se realiza la Revisión Técnica Vehicular, que debe hacerse en los vehículos y que estén habilitados por el organismo competente.

CAPÍTULO TERCERO

FUNDAMENTOS DE LAS POLÍTICAS

Artículo 10. (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL).

III. Se garantizará equidad, calidad y seguridad para los usuarios del Sistema de Transporte Integral, mejorando las condiciones que contribuyan a generar el vivir bien y la conservación de la integridad física de personas y carga.

V. Se deberá reducir al máximo el nivel de accidentabilidad precautelando ante todo la vida humana.

Artículo 13. (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL QUE GARANTICE EQUIDAD, CALIDAD Y SEGURIDAD EN EL SERVICIO). Se deberá promover la integralidad del Sistema de Transporte Integral, en lo referido a la infraestructura, servicios y logística, orientados a garantizar la equidad, calidad y seguridad del transporte de personas y carga en todo el territorio nacional.

TÍTULO II

COMPETENCIAS Y ATRIBUCIONES

CAPÍTULO PRIMERO

AUTORIDADES Y SUS COMPETENCIAS

Artículo 17. (LAS AUTORIDADES COMPETENTES).

a) Autoridad competente del nivel central, entidad del Órgano Ejecutivo del nivel central que tienen atribuciones de emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral, aprobar planes y proyectos relativos al transporte.

c) Autoridad competente del nivel municipal, representante del órgano Ejecutivo del nivel municipal que emite políticas, planifica, regula, fiscaliza y/o administra la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral, aprueba

planes y proyectos relativos al transporte en él, marco de sus atribuciones y funciones específicas.

COMENTARIO:

La Ley General de Transportes en estos primeros artículos garantiza la seguridad de las personas que hacen uso de un vehículo de transporte y de forma paralela los Centros de Revisión Técnica Vehicular (como novedad) debiendo ser los encargados de garantizar que los vehículos que pasen por sus instalaciones se encuentren aptos para el transporte y seguridad de los usuarios.

Así mismo las Autoridades tanto del Órgano Ejecutivo como del Municipal deberán emitir políticas, planificar, regular y fiscalizar este Sistema de Transporte Integral en bien de la seguridad de los usuarios y peatones.

TÍTULO III

SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL FINES, MODALIDADES, COMPONENTES Y PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE

CAPÍTULO PRIMERO

FINES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL

Artículo 60. (FINES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL).

Calidad. Es el cumplimiento de los requisitos y la satisfacción que el proveedor de infraestructura, operaciones, servicios y otras actividades, proporciona a la usuaria o el usuario, eficiencia y eficacia, que contemple condiciones de comodidad, adecuada atención, confiabilidad, mantención y conservación, cuyos estándares serán definidos en la normativa específica para cada modalidad de transporte.

Seguridad. Es el cumplimiento de las normas regulatorias que permitan preservar la integridad física de la usuaria, o el usuario, desarrollando planes y programas de prevención de accidentes, a cargo de las autoridades de los diferentes niveles de gobiernos autonómicos, realizando inspecciones y controles de cumplimiento a cargo de la autoridad de regulación. Debiendo considerar los siguientes aspectos:

h. Revisión de condiciones técnicas de las unidades de transporte.

SECCIÓN V

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 216. (UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO MOTORIZADO).

I. La autoridad competente, establecerá los estándares de calidad, seguridad, de operación, incentivando la incorporación de vehículos seguros, modernos y de capacidad acorde al servicio requerido.

III. El nivel central del Estado es responsable de promover el uso de medios de transporte motorizado con la mejor tecnología anticontaminación disponible.

SECCIÓN VI

SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 218. (SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR). Será administrado por una entidad nacional del nivel central del Estado, 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). Tiene el propósito de realizar la constatación de condiciones técnicas, mecánicas y ambientales de funcionamiento y seguridad de todas las unidades de transporte automotor públicos y privados en todo el territorio nacional, con la finalidad de reducir los accidentes por aspectos técnico-mecánicos y disminuir la contaminación ambiental.

Artículo 220. (REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR). La entidad competente, reglamentará la 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 en el área geográfica asignada y por un tiempo determinado.

La Revisión Técnica Vehicular tendrá un enfoque tecno-mecánico y ambiental de los vehículos, de acuerdo a normativa específica.

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). Son establecimientos especializados y acreditados, deberán estar equipados con líneas de inspección para vehículos livianos, pesados y motocicletas, además de equipos computarizados, de acuerdo a estándares establecidos en normativa específica.

La cantidad de centros de revisión y líneas de inspección por ciudad, serán establecidos por la entidad competente las mismas que estarán conectadas 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.

SECCIÓN IX

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR TERRESTRE

Artículo 238. (NORMAS TÉCNICAS). Los operadores están obligados a cumplir requisitos y estándares de calidad, seguridad, circulación, vialidad, según las disposiciones vigentes, en forma permanente a fin de garantizar una prestación del servicio eficiente.

La calidad y seguridad del servicio deben garantizar la satisfacción de la usuaria y usuario en términos de cumplimiento de itinerarios, puntualidad, comodidad, higiene, prevención de accidentes y otros aspectos de acuerdo a normativa específica para la implementación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular⁶⁰.

⁶⁰Ley General de Transportes, Ley 165

SECCIÓN XV

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO DE PASAJEROS

Artículo 257. (AUTORIZACIÓN MUNICIPAL).

I. La autorización para el servicio público de transporte automotor terrestre urbano municipal de pasajeros, será otorgada por la autoridad competente del nivel municipal.

II. La otorgación de autorizaciones se realizará considerando los siguientes parámetros:

c) Régimen de estándares de calidad, comodidad y seguridad para el servicio.

d) Certificado de aprobación de Revisión Inspección Técnica Vehicular que garantice el óptimo funcionamiento del motorizado⁶¹.

COMENTARIO:

La novedad más importante que se pudo advertir es la creación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular que será administrado por una entidad de competencia nacional del nivel central del Estado, esta entidad, estará a cargo del control y funcionamiento de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, y no con la precariedad que se viene realizando en la actualidad, como también se tiene referencia de las leyes de países vecinos con estos cambios de acuerdo al avance tecnológico.

Otro punto que cabe señalar es la Autorización Municipal, para la prestación del transporte de servicio público que seguramente traerá controversias con los diferentes sindicatos y federaciones de transporte, para lo cual será importante la socialización de esta Ley.

En la actualidad no se toma en cuenta a la Ley de Transportes ya que todavía no existen los Centros de Revisión, toda esta normativa solo ha quedado plasmado en hojas no habiéndose aplicado en su totalidad por lo que se sugiere que en el momento de crear normas en bien de nuestros habitantes, se investigue de donde saldrán los recursos para que se creen estos centros y la forma como se sustentaran estos.

⁶¹ Gaceta digital de Bolivia

3.3. LEY MARCO DE AUTONOMÍAS Y DESCENTRALIZACIÓN “ANDRÉS IBÁÑEZ” LEY N° 031 (19 DE JULIO DE 2010)

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

MARCO CONSTITUCIONAL, OBJETO, ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. (MARCO CONSTITUCIONAL). En el marco de la Constitución Política del Estado, Bolivia se constituye en un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías, que garantiza la libre determinación de las naciones y pueblos indígena originario campesinos preservando la unidad del país.

Artículo 96. (TRANSPORTES). I. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral 32, Parágrafo II del Artículo 298, de la Constitución Política del Estado el nivel central del Estado tiene las siguientes competencias exclusivas:

1. Formular y aprobar las políticas estatales, incluyendo las referidas a la infraestructura en todas las modalidades de transporte.
4. Regular el transporte de acuerdo al Plan General de Desarrollo, establecer los parámetros o estándares técnicos mínimos y referenciales del transporte.

VII. De acuerdo a la competencia exclusiva del Numeral, 18 Parágrafo I del Artículo 302, de la Constitución Política del Estado, los Gobiernos Municipales tienen las siguientes competencias exclusivas:

1. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano.
2. Efectuar el registro del derecho propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los Gobiernos Municipales remitirán al nivel central del Estado, la información necesaria estableciendo un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.
3. Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana.

5. La competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana⁶².

COMENTARIO:

De esta Ley se puede establecer que los Gobiernos Municipales tienen competencias exclusivas para planificar y desarrollar el transporte urbano, dicha Institución deberá coordinar planes y proyectos con la Policía Boliviana junto con los directos interesados con el fin de precautelar la integridad de los operadores y usuarios del transporte público.

3.4. LEY DE MUNICIPALIDADES No. 2028 (28 DE OCTUBRE DE 1999)

TÍTULO I

MUNICIPALIDAD Y GOBIERNO MUNICIPAL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 4. (AUTONOMÍA MUNICIPAL). I. Consiste en la potestad normativa, fiscalizadora ejecutiva, administrativa y técnica ejercida por el Gobierno Municipal en su jurisdicción y las competencias establecidas por Ley.

II. La autonomía, municipal se ejerce a través de:

3. La potestad de dictar Ordenanzas y Resoluciones determinando así las políticas y estrategias municipales;

5. La potestad coercitiva para exigir el cumplimiento de la presente Ley y de sus propias Ordenanzas y Resoluciones.

Artículo 5. (FINALIDAD). II. El Gobierno Municipal, como autoridad representativa de la voluntad ciudadana al servicio de la población, tiene los siguientes fines:

2. Crear condiciones para asegurar el bienestar social y material de los habitantes del Municipio, mediante el establecimiento, autorización y regulación y cuando

⁶² Gaceta digital de Bolivia

corresponda, la administración y ejecución directa de obras, servicios públicos y explotaciones municipales;

CAPÍTULO II

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA DEL GOBIERNO MUNICIPAL

Artículo 7. (PRINCIPIOS RECTORES). I. De Coordinación: Por el cual, las autoridades del Gobierno Municipal, al momento de ejercer sus propias competencias, deberán coordinar sus políticas, planes, programas y proyectos con otros Municipios para su ejecución mancomunada; así como articular su actuación con los diferentes niveles de autoridad del Gobierno Nacional y su administración departamental.

Artículo 8. (COMPETENCIAS).

V. EN MATERIA DE SERVICIOS:

6. Coordinar la prestación de los servicios de transporte con la Superintendencia sectorial correspondiente;

7. Organizar y reglamentar en coordinación con la Policía Nacional, el tránsito y vialidad de su jurisdicción, en cumplimiento de normas nacionales especiales e internacionales que sean aplicables; regular y registrar los vehículos en general y la emisión de placas de su jurisdicción⁶³.

COMENTARIO:

El Gobierno Municipal Autónomo deberá proponer planes y proyectos en coordinación con la Policía Boliviana y la Autoridad de Transporte y Telecomunicaciones para el transporte particular y también coordinar la prestación de los servicios de transporte público, para esta situación será determinante la aplicación de la nueva Ley General de Transportes que señala las nuevas obligaciones de los Municipios y otros.

⁶³ Gaceta

3.5. LEY N° 264 DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA (31 DE JULIO DE 2012)

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. (OBJETO). Garantizar la seguridad ciudadana, promoviendo la paz y la tranquilidad social en el ámbito público y privado, procurando alcanzar el Vivir Bien a través del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana “Para una Vida Segura”, en coordinación con los diferentes niveles de Estado.

Artículo 2. (FINES). La presente Ley tiene por fines:

1. Promover, la paz y la tranquilidad social en el ámbito público y Privado.
2. Prevenir la inseguridad ciudadana.
3. Mantener y restablecer la seguridad ciudadana.

Artículo 3. (PRIORIDAD NACIONAL). I. La seguridad ciudadana es un bien común esencial de prioridad nacional para el desarrollo del libre ejercicio de los derechos y garantías individuales y colectivas, de todos los estantes y habitantes del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y una condición fundamental para la convivencia pacífica y el desarrollo de la sociedad boliviana⁶⁴.

II. El Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia declara como prioridad nacional el financiamiento y la ejecución de los Planes de Seguridad Ciudadana Nacional, Departamental, Municipal e Indígena Originario Campesino⁶⁵.

TÍTULO II

MARCO INSTITUCIONAL

CAPÍTULO I

DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA

Artículo 5. (SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA). I. Es un conjunto interrelacionado de políticas, planes, estrategias, procedimientos, institucionalidad y funciones en materia de seguridad ciudadana.

⁶⁴ Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, pág.6

⁶⁵ Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, pág.7

CAPÍTULO II

ENTIDADES PÚBLICAS DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA

Artículo 7. (DEBER DE COLABORACIÓN). I. Las servidoras y los servidores públicos, en el ámbito de sus competencias, deberán colaborar, prestar la asistencia posible y adecuada a las entidades públicas, a la comisión, a los consejos de seguridad ciudadana y a la Policía Boliviana, para la consecución de las finalidades de prevención, mantenimiento y restablecimiento de la seguridad ciudadana⁶⁶.

CAPÍTULO III

COMISIÓN Y CONSEJOS DE SEGURIDAD CIUDADANA

Artículo 15. (CONSEJO DE COORDINACIÓN SECTORIAL DE SEGURIDAD CIUDADANA). I. El Consejo de Coordinación Sectorial de Seguridad Ciudadana, es la instancia de coordinación, concertación, cooperación, comunicación e información, constituido por el nivel nacional del Estado y las entidades territoriales autónomas, sujeto a control social.

II. El Consejo de Coordinación Sectorial de Seguridad Ciudadana, estará compuesto por:

1. La Ministra o el Ministro de Gobierno.
2. La o el Fiscal General del Estado.
3. La o el Comandante General de la Policía Boliviana.
4. Las nueve (9) gobernadoras o gobernadores de departamento.
5. Las máximas autoridades representantes ejecutivas, de los Órganos Ejecutivos de las Autonomías Regionales.
6. Las nueve (9) alcaldesas o alcaldes de las ciudades capitales de Departamento y la alcaldesa o alcalde de la ciudad de El Alto.
7. Representantes de la Federación de Asociaciones Municipales de los municipios no mencionados en el alcance del numeral 6 del presente párrafo.

Artículo 17. (ATRIBUCIONES DEL CONSEJO DE COORDINACIÓN SECTORIAL DE SEGURIDAD CIUDADANA).

⁶⁶ Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, pág.8

3. Aprobar políticas, planes, programas y proyectos nacionales, departamentales, municipales, regionales e indígena originario campesinos, de prevención en materia de seguridad ciudadana⁶⁷.

TÍTULO IV
POLICÍA BOLIVIANA
CAPÍTULO I
FUNCIONES

Artículo 26. (FUNCIONES DE LA POLICÍA BOLIVIANA).

1. Ejecutar el Plan Nacional de Seguridad Ciudadana.
2. Ejecutar planes, programas y proyectos de prevención, mantenimiento y restablecimiento en materia de seguridad ciudadana.
9. El Comando General de la Policía Boliviana, elaborará planes operativos, anuales estratégicos e interinstitucionales, para la prevención, mantenimiento y restablecimiento en materia de seguridad ciudadana, con el seguimiento y monitoreo del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana⁶⁸.

CAPÍTULO III
BIENES MUEBLES

Artículo 43. (ADQUISICIÓN DE BIENES MUEBLES). Las entidades territoriales autónomas departamentales, para la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana, transferirán a título gratuito bienes muebles tangibles e intangibles, motorizados, sistemas tecnológicos y de comunicación a la Policía Boliviana; de acuerdo a los planes, programas y proyectos, según corresponda de acuerdo a normativa vigente.

Artículo 45. (EQUIPAMIENTO). I. El Ministerio de Gobierno y las entidades territoriales autónomas, adquirirán y transferirán a título gratuito a la Policía Boliviana, de acuerdo al Plan Nacional de Seguridad Ciudadana, el equipamiento necesario para la prevención, mantenimiento y restablecimiento de la seguridad ciudadana⁶⁹.

⁶⁷ Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, pág.10

⁶⁸ Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, pág.14

⁶⁹ Ley 264 del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, pág.17

COMENTARIO:

El Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana establece la coordinación de las diferentes Instituciones para una vida segura, pero en la actualidad se puede evidenciar que no existe políticas ni planes institucionales para permitir que la sociedad goce de esa seguridad, quedando establecido que esta ley no contempla entre sus articulados la seguridad de los usuarios en los vehículos de transporte público y de los propietarios del transporte particular que también son parte de la seguridad ciudadana.

3.6. LEY MUNICIPAL AUTONÓMICA No. 15 DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO

En este nuevo marco constitucional y legal, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ha elaborado una propuesta de Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano para su jurisdicción, documento que recoge las demandas ciudadanas, en la cual participaron la sociedad civil, el sector del transporte e instituciones que tiene que ver con la temática.

TÍTULO I

TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. (OBJETO). Tiene por objeto normar, regular y controlar el transporte y tránsito urbano, que forman parte del Sistema de Movilidad Urbana, en la jurisdicción del Municipio de La Paz bajo criterios de calidad, equidad y seguridad.

Artículo 2. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). Es de aplicación obligatoria en la jurisdicción del Municipio de La Paz.

Artículo 3. (ALCANCE). La presente Ley Municipal alcanza en su aplicación a:

- a) La planificación, administración, gestión, supervisión, control y coordinación del Sistema de Movilidad Urbana, que integra los componentes de transporte, tránsito y vialidad, en el Municipio de La Paz.
- b) La regulación, supervisión y control del servicio público de transporte urbano de pasajeros, autorizado, incluyendo la asignación de rutas y recorridos⁷⁰.

⁷⁰ Boletín Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, pág.4

Artículo 7. (DEFINICIONES).

m) Registro Municipal del Conductor de Transporte Público: Base de datos relacionada a conductores y vehículos que prestan el Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros y Carga según la información establecida en la Tarjeta Municipal de Operación Vehicular extendida de manera individual.

t) Tarjeta Municipal de Operación Vehicular: Documento emitido por la Autoridad Municipal de Transporte y Tráfico, en virtud del cual se autoriza la circulación de un vehículo motorizado, por las vías del Municipio de La Paz, cuyo operador cuenta con una autorización para prestar el servicio público de transporte urbano de pasajeros⁷¹.

Artículo 8. (APOYO DE LA FUERZA PÚBLICA). Para el cumplimiento de la presente Ley Municipal, el Gobierno Municipal a través del Alcalde o Alcaldesa Municipal o de la Autoridad Municipal de Transporte y Tráfico podrá requerir el apoyo de la fuerza pública, en cumplimiento a las atribuciones conferidas a los Gobiernos Autónomos Municipales⁷².

CAPÍTULO II

INSTANCIAS MUNICIPALES EN MATERIA DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO URBANO

Artículo 11. (AUTORIDAD MUNICIPAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO). I. Se constituye como Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito, la Dirección Especial de Movilidad, Transporte y Vialidad u otra unidad organizacional dependiente del Gobierno Municipal que sea creada en el futuro, con el mismo propósito, contemplando dentro de sus atribuciones, las siguientes;

e) Administración de un Registro Único de: infraestructura vial, vehículos, conductores, servicios de transporte urbano, accidentes, infracciones y sanciones;

j) Control del Tránsito y Transporte Urbano en la jurisdicción del Municipio de La Paz, en coordinación con la Policía Boliviana, incluyendo los servicios públicos y privados que se prestan bajo la modalidad de autorización o permiso municipal, según corresponda; actuando con objetividad, imparcialidad y con el estricto apego a la Constitución Política del Estado y la presente Ley;

⁷¹ Boletín Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, pág.5

⁷² Boletín Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, pág.6

II. De manera específica, en Materia de Transporte Urbano, la Autoridad Municipal de Transporte y Tránsito tiene las siguientes atribuciones:

e) Elaboración de especificaciones y estándares técnicos para la prestación del servicio público de transporte urbano⁷³.

TÍTULO II

TRANSPORTE URBANO

CAPÍTULO I

CLASIFICACIÓN Y NORMAS GENERALES

Artículo 14. (CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO). I. Para los fines de la presente Ley Municipal, el transporte urbano se clasifica por el modo de transporte, en:

a) Transporte Motorizado, que se realiza en un vehículo que se desplaza utilizando medios propios de propulsión mecánica, independiente del exterior. Se sub divide en:

a.1. Transporte Urbano de Pasajeros⁷⁴.

CAPÍTULO II

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS

Artículo 17. (SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO). I. El servicio público de transporte de pasajeros masivo está diseñado para trasladar a más de ochenta (80) usuarios o pasajeros al mismo tiempo.

Artículo 18. (SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO). El servicio público de transporte colectivo está destinado al traslado de cuatro (4) a ochenta (80) usuarios o pasajeros (sentados y parados) según las especificaciones técnicas que se establezcan en cada vehículo, a través de una ruta con recorridos fijos y horarios previamente aprobados por el Concejo Municipal y asignados por la Autoridad de Transportes, podrá ser prestado por buses, microbuses, furgonetas, micro furgonetas, automóviles u otros que se definan. Este servicio será reglamentado por el Órgano Ejecutivo Municipal⁷⁵.

⁷³ Boletín Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, pág.7

⁷⁴ Ídem

⁷⁵ Boletín Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, pág.8

CAPÍTULO 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 reglamentaciones⁷⁶.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES PARA OPERADORES Y USUARIOS

Artículo 60. (DERECHOS DE LOS USUARIOS). Los usuarios del servicio de transporte urbano de pasajeros tienen los siguientes derechos:

c) Contar con un servicio que cumpla con las máximas garantías de seguridad;

TÍTULO III

TRÁNSITO URBANO

CAPÍTULO I

COORDINACIÓN

Artículo 64. (COORDINACIÓN CON LA POLICÍA BOLIVIANA). El Alcalde o Alcaldesa Municipal en representación del Gobierno Municipal, a través de las unidades organizacionales competentes, coordinara en lo que corresponda y cuando fuera necesario con la Policía Boliviana, el ordenamiento y la educación vial así como el control del tránsito urbano, conforme al presente Título, en los temas específicos de:

- a) Circulación Vehicular y Peatonal;
- b) Escuelas de Conducción Vehicular.
- c) Infracciones y Sanciones.

Artículo 65. (EJECUCIÓN DEL CONTROL DE TRÁNSITO). La ejecución del control de tránsito urbano en la jurisdicción del Municipio de La Paz estará a cargo de la Policía Boliviana, en coordinación con el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz⁷⁷.

⁷⁶ Boletín Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, pág.10

⁷⁷ Boletín Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, pág.15

COMENTARIO:

Tal como señala esta ley es aplicación obligatoria en la jurisdicción del Municipio de La Paz, quedando establecido en el artículo 37 la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes que a la fecha han sido descuidadas por las diferentes autoridades de turno. No habiendo Institución que obligue a los conductores al cumplimiento de la Ley del Medio Ambiente quedando la población indefensa por el alto índice de contaminación ambiental y acústica, es importante recalcar el artículo 63 referente a la Coordinación Interinstitucional, que por primera vez se establece mediante esta ley, lo que permitirá mayor eficacia y eficiencia en la Revisión Técnica Vehicular.

3.7. LEY DEL MEDIO AMBIENTE 1333 (27 DE ABRIL DE 1992)

OBJETO DE LA LEY

Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto la protección y conservación del medio ambiente y los recursos naturales, regulando las acciones del hombre con relación a la naturaleza y promoviendo el desarrollo sostenible con la finalidad de mejorar la calidad de vida de la población.

Artículo 3. El medio ambiente y los recursos naturales constituyen patrimonio de la Nación, su protección y aprovechamiento se encuentran regidos por Ley y son de orden público.

Artículo 4. La presente Ley es de orden público, interés social, económico y cultural.

CAPÍTULO I

DE LA CALIDAD AMBIENTAL

Artículo 17. Es deber del Estado y la sociedad, garantizar el derecho que tiene toda persona y ser viviente a disfrutar de un ambiente sano y agradable en el desarrollo y ejercicio de sus actividades.

Artículo 19. Son objetivos del control de la calidad ambiental:

1. Preservar, conservar, mejorar y restaurar el medio ambiente y los recursos naturales a fin de elevar la calidad de vida de la población.

2. Normar y regular la utilización del medio ambiente y los recursos naturales en beneficio de la sociedad en su conjunto.
3. Prevenir, controlar, restringir y evitar actividades que conlleven efectos nocivos o peligrosos para la salud y/o deterioren el medio ambiente y los recursos naturales.

CAPÍTULO III

DEL AIRE Y LA ATMOSFERA

Artículo 41. El Estado a través de los organismos correspondientes, 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.

Artículo 42. El Estado, a través de sus organismos competentes, establecerá, regulará y controlará los niveles de ruidos originados en actividades comerciales, industriales, domésticas, de transporte u otras a fin de preservar y mantener la salud y el bienestar de la población.

COMENTARIO:

La presente ley tiene por objeto la protección y conservación del medio ambiente, lamentablemente las autoridades de las diferentes instituciones hicieron caso omiso para la obligatoriedad de esta ley, quedando indefensa la población por el alto índice de contaminación que producen los vehículos en mal estado y a diesel que son los focos más contaminantes, el gobierno nacional empeñado en el proceso de cambio también sea fijado como meta el cambio de la matriz energética, lo que también es importante de la conversión de los motorizados a gas natural vehicular lo que permitirá bajar el índice contaminante.

También las autoridades respectivas deberán obligar a todos los transportistas públicos y particulares el uso de catalizadores como una medida preventiva en defensa del medio ambiente.

3.8. CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO LEY No. 3988 (18 DE DICIEMBRE DE 2008)

El Código Nacional de Tránsito en un principio fue promulgado mediante el Decreto Ley No. 10135 del 16 de Febrero de 1973, después de treinta y cinco años este código fue elevado a rango de ley, con el No. 3988 de 18 de diciembre de 2008, no cambiando el contenido de los artículos.

TÍTULO II

DE LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO I

DE LAS NORMAS GENERALES

Artículo 17. (PROHIBICIÓN). Ningún vehículo que no esté en buenas condiciones mecánicas podrá circular por la vía pública⁷⁸.

CAPÍTULO IV

DE LAS INSPECCIONES.

Artículo 27. (INSPECCIÓN). Inspección es la constatación de las condiciones de funcionamiento técnico-mecánicas, capacidad y comodidad de 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 de 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 31. (INSPECCIÓN IMPREVISTA). Sin perjuicio de lo dispuesto por el artículo anterior, la Policía de Transito podrá efectuar la inspección de un vehículo en cualquier momento y cuando lo considere necesario. En este caso la inspección se hará sin costo alguno.

⁷⁸ Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.5

Artículo 33. (AUTORIDADES DE INSPECCIÓN). Las Jefaturas Departamentales de Transito, son las encargadas de realizar las inspecciones de los vehículos, mediante sus organismos técnicos correspondientes⁷⁹.

TÍTULO IV
DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS.
CAPÍTULO ÚNICO
DE LOS REQUISITOS.

Artículo 106. (SERVICIO PÚBLICO). Servicio Público es el que presta a la colectividad bajo remuneración y de acuerdo a los requisitos establecidos por el Reglamento.

Artículo 107. (REQUISITOS). Los vehículos destinados al servicio público deberán reunir las necesarias condiciones de seguridad y comodidad para garantizar un servicio eficiente⁸⁰.

CAPÍTULO VI
DE LA PAPELETA DE INSPECCIÓN Y CONTROL

Artículo 129. (PAPELETA DE INSPECCIÓN). La papeleta de inspección es un documento otorgado por la Policía de Tránsito que acredita haber cumplido el requisito establecido por el artículo 27 de este Código⁸¹.

COMENTARIO:

En la actualidad se puede evidenciar que la inspección técnica vehicular como señala el Código de Tránsito no reúne las condiciones técnico-mecánicas para cumplir su cometido, quedando reducida dicha inspección a una simple inspección ocular, situación que amerita que se cumpla la Ley General de Transportes, que en la actualidad no la aplican.

Cabe señalar que según el Código de Tránsito las inspecciones debería realizarse cada cuatro meses, pero esto no se cumple ya que en la actualidad la inspección vehicular es una sola vez al año quedando en la responsabilidad tanto del conductor como del propietario del vehículo que su motorizado se encuentre en buenas condiciones.

⁷⁹ Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.8

⁸⁰ Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.20

⁸¹ Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.24

Se puede evidenciar que en todos estos años que realizo la inspección vehicular por parte de la Policía Boliviana no hubo ningún cambio, en la forma como realizan dichas inspecciones siguen con el personal que realiza esta actividad, no hay un cambio en los equipos con los que deberían contar al momento de realizar la inspección, así mismo los puntos donde se realizan estas inspecciones no son talleres, solo son puestos que no cuentan con el mínimo de herramientas para dicha labor, creando un ambiente de inseguridad y causando una interrogante de donde van los recursos económicos que se paga por las inspecciones vehiculares, ya que con esos recursos se podría mejorar esta labor.

3.8.1. Reglamento del Código de Tránsito Resolución Suprema 187444

El Código Tránsito fue elevado a rango de ley mediante Ley No. 3988, así mismo, el presente código cuenta con su reglamentación, la cual no fue abrogada ni derogada por lo que sigue en vigencia siendo esta de cumplimiento obligatorio.

CAPÍTULO III DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 29. (VEHÍCULOS PARTICULARES). Son aquellos de propiedad de personas colectivas o individuales y que están a su servicio.

Artículo 30. (VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO). Son los que siendo de propiedad de personas colectivas o individuales, prestan servicio público bajo remuneración.

Artículo 31. (CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO).

Los vehículos de servicio público se clasifican principalmente en automóviles de alquiler, camionetas y vagonetas de transporte urbano y suburbano, camiones livianos y pesados de carga, microbuses, buses de transporte urbano, interprovincial, interdepartamental e internacional⁸².

⁸² Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.48

**TÍTULO II
DE LA CIRCULACIÓN**

CAPÍTULO I

DE LAS NORMAS GENERALES

Artículo 38. (PROHIBICIÓN DE CIRCULAR). Se prohíbe la circulación de los vehículos que no se encuentren en buenas condiciones de funcionamiento.

La Policía de Tránsito retirará de la circulación a todo vehículo que no reúna las necesarias condiciones de seguridad y procederá al decomiso de las placas, las que serán devueltas una vez que se compruebe que el vehículo ha sido convenientemente reparado⁸³.

CAPÍTULO VI

DE LAS INSPECCIONES

Artículo 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 la eficiencia del servicio.

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

Artículo 105. (OBLIGATORIEDAD). Todos los conductores tienen la obligación de prestar sus vehículos a las inspecciones dentro de los períodos establecidos por el artículo 30 del Código Nacional de Tránsito.

Artículo 106. (DOCUMENTOS DE INSPECCIÓN). La inspección se acredita mediante la papeleta de pago y la roseta 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.

Artículo 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.

⁸³ Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.49

Artículo 108. (PERÍODOS). Se establecen tres períodos por año para la inspección de vehículos en todo el país los que se señalaran con la debida anticipación.

Artículo 109. (INSPECCIÓN IMPREVISTA). Sin perjuicio de las inspecciones periódicas olas que se refieren los artículos anteriores, la Policía de Tránsito, podrá disponer en cualquier momento la inspección de un vehículo que aparente no reunir las condiciones reglamentarias de seguridad, quedando el conductor obligado a detener su vehículo para este objeto.

En este caso la inspección se realizará en el mismo lugar y sin costo alguno.

Artículo 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.

Artículo 111. (AUTORIDAD DE LA INSPECCIÓN). Las inspecciones estarán a cargo de la Jefaturas Departamentales de Tránsito, organismos que procederán al decomiso de las placas de cualquier vehículo que no reúna las condiciones mínimas de seguridad conforme al artículo 38 de este reglamento⁸⁴.

CAPÍTULO VI

DE LAS PAPELETAS DE INSPECCIÓN, DE CONTROL Y DE SERVICIOS.

Artículo 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 munido de estos documentos, pudiendo la Policía de Tránsito exigir su presentación en cualquier momento⁸⁵.

COMENTARIO:

No se está cumpliendo con el reglamento, se puede evidenciar que circulan vehículos en malas condiciones de seguridad, estos a la vez tienen la roseta de haber cumplido la

⁸⁴ Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.62

⁸⁵ Código de Tránsito, Ed. U.P.S.,pág.118

inspección, el reglamento establece que durante la inspección se tendrá especial cuidado en la revisión de los sistemas de dirección frenos y luces, lo cual no se cumple, quedando reducido a una inspección ocular y documental.

También se puede evidenciar que los puntos donde se realizan estas inspecciones no se encuentran debidamente equipados tampoco cuentan con el personal especializado, se debería aplicar nuestra Ley de Transportes para que de una vez entren en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica, ya que por la corrupción que pasa por las filas de policía esto no ha mejorado los actuales puntos de inspección.

CAPÍTULO IV

4. MARCO JURÍDICO COMPARATIVO

4.1. LEY DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE CHILE

Artículo 4. Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de la presente ley, sus reglamentos y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan.

Asimismo, fiscalizarán el cumplimiento de las normas sobre jornada de trabajo de los conductores de vehículos destinados al servicio público de pasajeros o de carga, contenidas en el Código del Trabajo, y denunciarán su incumplimiento al Juzgado del Trabajo correspondiente.

Artículo 34. El Servicio de Registro Civil e Identificación llevará un Registro de Vehículos Motorizados en la base de datos central de su sistema mecanizado, en el cual se inscribirán los vehículos y la individualización de sus propietarios. Además, en cada oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación habrá un libro repertorio y un índice, los que estarán a cargo del Oficial Civil respectivo.

La inscripción de un vehículo se efectuará al otorgarse la patente única. Los documentos para la inscripción serán incorporados en el Archivo Nacional del Servicio de Registro Civil e Identificación. En él se anotarán también todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican, como asimismo su abandono, destrucción o su desarmadura total o parcial.

TÍTULO V

DE LAS CONDICIONES TÉCNICAS, DE LA CARGA, DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD Y DE LOS DISTINTIVOS Y COLORES DE CIERTOS VEHÍCULOS

Artículo 55. Los vehículos deberán estar provistos de los sistemas y accesorios que la ley establece, los que deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, de manera que permitan al conductor maniobrar con seguridad.

DE LAS CONDICIONES TÉCNICAS

Artículo 56. Los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, condiciones de seguridad, comodidad y mantenimiento que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y no podrán exceder los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 57. En casos de excepción y tratándose de cargas indivisibles, la Dirección de Vialidad podrá autorizar la circulación de vehículos que excedan las dimensiones o pesos establecidos, con las precauciones que en cada caso.

Esta autorización deberá ser comunicada, a los Carabineros de Chile con el objeto de que adopte las medidas de seguridad. Dichas autorizaciones estarán sujetas a un cobro de los derechos que se establezcan por decreto supremo del Ministerio de Obras Públicas, a beneficio de la Dirección de Vialidad.

TÍTULO VI

DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y DE LOS PASAJEROS DE VEHÍCULOS DE LOCOMOCIÓN COLECTIVA

Artículo 88. Ningún vehículo podrá destinarse a ni mantenerse en la prestación de servicio público de transporte de pasajeros sin haber dado cumplimiento a las normas específicas que se determinen para los mismos.

En los vehículos de transporte público de pasajeros con capacidad para más de 24 personas, que presten servicio urbano, queda estrictamente prohibido que el conductor desempeñe las funciones de conductor y de cobrador o expendedor de boletos.

Artículo 89. Los servicios de locomoción colectiva de pasajeros y de taxis, deberán ajustarse en su operación a las normas que para los efectos determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

TÍTULO VII

DE LAS REVISIONES DE LOS VEHÍCULOS, DE SUS CONDICIONES DE SEGURIDAD Y DE LA HOMOLOGACIÓN

Artículo 94. Las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La revisión técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna. Dicho documento o en su defecto, el de homologación, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.

Artículo 97. Lo dispuesto en el artículo 94 no obsta a las revisiones que decreten los Tribunales en los casos particulares que conozcan y de los controles que se practiquen en la vía pública.

Artículo 98. Los vehículos que hayan perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación y puestos a disposición del Tribunal competente en los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El vehículo y el permiso de circulación deberán ser restituidos por el tribunal que conozca del proceso, tan pronto se acredite que el desperfecto ha sido reparado o si la restitución se motivare en la necesidad de completar su reparación.

Sin embargo, si el desperfecto del vehículo fuere subsanado en el lugar en que se constató la infracción, podrá autorizarse para que se continúe de inmediato en circulación, sin retirarse el padrón o permiso respectivo y sin perjuicio de efectuarse la denuncia correspondiente por la infracción cometida.

En todo caso, el juez siempre podrá disponer, si lo estima procedente, una revisión del vehículo por un establecimiento competente.

COMENTARIO:

Existen muchas similitudes con la Ley General de Transportes de nuestro país, en lo fundamental existe coordinación interinstitucional y lo sobresaliente que se controla la jornada laboral de los conductores de servicio de transporte público, además se tiene un registro de los motorizados en el Servicio de Registro Civil, la legislación chilena es muy estricta en lo que se refiere a las características técnicas de seguridad que debe tener cada vehículo.

También se norma que los vehículos de transporte público con capacidad de más de 24 personas queda prohibido que el conductor sea a la vez cobrador situación que debería imitarse en Bolivia, también son la Municipalidades encargadas de los permisos de circulación de estos motorizados, los vehículos que hayan perdido sus condiciones de seguridad son remitidos a tribunales especializados para su juzgamiento, estos tribunales se deberían también establecer dentro la jurisdicción y competencia de la Policía Boliviana.

4.2. REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES DE PERÚ

TÍTULO PRELIMINAR DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. (Objeto del Reglamento). El presente Reglamento tiene como objeto regular el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares de conformidad con lo dispuesto en la Ley No. 29237, cuya finalidad es certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos que circulan por las vías públicas; con el propósito de garantizar la seguridad del transporte y el tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables.

El Reglamento regula los siguientes aspectos:

- a. El procedimiento general de implementación del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares,
- b. El procedimiento, requisitos y condiciones de operación que deben cumplir las personas naturales o jurídicas para ser autorizadas como Centros de Inspección Técnica Vehicular.
- c. El procedimiento a través del cual los Centros de Inspección Técnica Vehicular autorizados efectuarán la Inspección Técnica Vehicular y emitirán los Certificados de Inspección.

Artículo 2. (Ámbito de aplicación y alcance)

- a. Todos los vehículos señalados en el Reglamento Nacional de Vehículos y sus modificatorias que ingresen, transiten y operen en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

Artículo 3. (Referencias). La Ley N° 29237, que Crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares; está referida al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, está referida a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio; Registro de Propiedad Vehicular está referida a la Superintendencia Nacional de Registros Públicos, debe ser entendida como Sistema Nacional de Transporte Terrestre y la referencia a los “Reglamentos Nacionales”.

Artículo 4. (Definiciones).

- 4.1. Centros de Inspección Técnica Vehicular: Personas naturales o jurídicas autorizadas para realizar las Inspecciones Técnicas Vehiculares.
- 4.2. Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Vehicular: Distintivo visible colocado al vehículo materia de inspección, que evidencia que el mismo ha aprobado la inspección.
- 4.3. Certificado de Inspección Técnica Vehicular: Documento con carácter de declaración jurada y de alcance nacional emitido exclusivamente por el Centro de Inspección Técnica Vehicular.
- 4.4. Inspección Técnica Vehicular: Procedimiento a cargo de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, a través del cual se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos y el cumplimiento de las condiciones

y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables.

4.5. Informe de Inspección Técnica Vehicular: Documento con carácter de declaración jurada y de alcance nacional emitido por el Centro de Inspección Técnica Vehicular.

4.6. Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares: Documento que establece los lineamientos de la Inspección Técnica Vehicular, identifica los elementos, componentes y equipos de los vehículos que deben ser inspeccionados.

4.7. Tabla de Interpretación de Defectos de Inspecciones Técnicas Vehiculares: Documento que establece si el elemento o equipo en cuestión está o no en condiciones aceptables, tipifica las observaciones resultantes de las Inspecciones Técnicas Vehiculares.

Artículo 5. (Autoridades Competentes).

5.1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la autoridad competente para realizar lo siguiente:

a. Otorgar las autorizaciones de funcionamiento a los Centros de Inspección Técnica Vehicular.

5.2. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá establecer convenios con los gobiernos regionales y las municipalidades para el cumplimiento de los fines del reglamento.

5.3. La Policía Nacional del Perú, de conformidad con sus leyes de organización y funciones vigentes, fiscalizará que por las vías públicas terrestres a nivel nacional, sólo circulen vehículos que hayan aprobado la Inspección Técnica Vehicular.

TÍTULO I

INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 6. (Vehículos sujetos a las Inspecciones Técnicas Vehiculares). Los vehículos inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular que circulan a nivel nacional, deben someterse y aprobar periódicamente las Inspecciones Técnicas Vehiculares, a excepción de aquéllos exonerados por el reglamento.

Artículo 7. (Clases de Inspecciones Técnicas Vehiculares).

7.1. Inspección Técnica Ordinaria: Es la que debe cumplir todo vehículo que circula por las vías terrestres a nivel nacional, de acuerdo a la frecuencia establecida en el Reglamento.

7.4. Inspección Técnica Vehicular Voluntaria: Es la que se realiza a solicitud del propietario del vehículo y consiste en la verificación de las características técnicas y/o mecánicas del vehículo.

Artículo 8. (Frecuencia y cronograma de las Inspecciones Técnicas Vehiculares y vigencia del Certificado de Inspección Técnica Vehicular). Las Inspecciones Técnicas Vehiculares se realizarán de acuerdo a la categoría, función y antigüedad de los vehículos. La vigencia del Certificado de Inspección Técnica Vehicular y la frecuencia de las inspecciones técnicas vehiculares serán las establecidas.

Artículo 10. (Documentos de la Inspección Técnica Vehicular).

10.1. Los documentos que acreditan el proceso de Inspección Técnica Vehicular son los siguientes:

- a. Informe de Inspección Técnica Vehicular.
- b. Certificado de Inspección Técnica Vehicular.
- c. Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Vehicular.

10.3. Los documentos de la Inspección Técnica Vehicular indicados en el numeral 10.1 emitidos por los Centros de Inspección Técnica Vehicular que no hayan sido previamente autorizados por el Ministerio o en contravención de las disposiciones establecidas en el presente reglamento, serán nulos de pleno derecho.

CAPÍTULO II

PROCESO DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

Artículo 12. (Elección del Centro de Inspección Técnica Vehicular). El usuario del servicio elegirá libremente el Centro de Inspección Técnica Vehicular en el cual su vehículo pasará la Inspección Técnica Vehicular.

El usuario entregará el vehículo al inicio del proceso, no debiendo intervenir en el mismo y lo recibirá una vez concluido éste.

Artículo 13. (Proceso de Inspección Técnica Vehicular).

13.1. Los Centros de Inspección Técnica Vehicular deben efectuar la Inspección en forma continua dentro del local autorizado, empleando para ello una Línea de Inspección Técnica Vehicular con equipos especializados, de acuerdo al procedimiento establecido en el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares y en la Tabla de Interpretación de defectos de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

13.2. El proceso de Inspección Técnica Vehicular comprende las siguientes etapas.

a. Registro y Verificación Documentaria.

b. Inspección visual.

c. Inspección mecánica.

13.3. La Inspección Técnica Vehicular debe realizarse sin desmontar piezas o elementos del vehículo.

13.4. En los Centros de Inspección Técnica Vehicular no se podrá vender repuestos ni realizar reparaciones a los vehículos.

Artículo 15. (Registro y verificación documentaria).

15.1. El Centro de Inspección Técnica Vehicular debe solicitar al propietario o conductor y verificar los siguientes documentos:

a. Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

b. Certificado vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

c. En el caso de vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre, certificado de habilitación vehicular, según corresponda a la modalidad del servicio que presta.

e. Informe de Inspección Técnica Vehicular, únicamente en caso de tratarse de una re-inspección Técnica Vehicular.

f. Certificado de Inspección Técnica Vehicular anterior, salvo cuando se trate de la primera Inspección Técnica Vehicular.

Artículo 16. (Inspección Visual)

16.1. La inspección visual deberá realizarse verificando el estado de conservación de la carrocería, espejos, parabrisas, dispositivo limpiaparabrisas, la adecuada instalación de láminas retro-reflectivas, parachoques y demás componentes según el tipo de vehículo, de acuerdo a las exigencias técnicas establecidas en el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares y el Reglamento Nacional de Vehículos.

16.2. Debe verificarse la integridad estructural del chasis y vigas principales del vehículo, comprobando que se encuentren en buenas condiciones y no presenten desgaste por acción de la corrosión o fatiga de sus componentes.

16.3. Debe verificarse los juegos que puedan existir en las ruedas, sistemas de dirección, suspensión, amortiguación y frenos, así como de los dispositivos de unión entre aquellos sistemas y el propio bastidor o chasis del vehículo.

16.4. Debe verificar que la profundidad del dibujo de rodadura de los neumáticos del vehículo cumplan con las exigencias mínimas contempladas en el Reglamento Nacional de Vehículos.

Artículo 17. (Inspección Mecánica).

17.1. Sistema de Luces: mediante la verificación de la cantidad de luces de acuerdo a las normas vigentes y su funcionamiento, alineamiento e intensidad mediante el uso del Regloscopio con Luxómetro.

17.2. Sistema de Dirección: mediante la verificación de la convergencia o divergencia de las ruedas del vehículo empleando para ello el medidor de alineación de ruedas al paso.

17.3. Sistema de Frenos: mediante la verificación de la eficiencia de frenado empleando para ello el Frenómetro de rodillos.

17.4. Emisión de Gases: mediante la verificación de los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes, empleando para ello un analizador de gases.

17.5. Sistema de Suspensión: mediante la verificación del estado de la suspensión del vehículo inspeccionado empleando para ello un banco de suspensiones.

17.6. Emisiones Sonoras: mediante la verificación de los límites máximos permisibles de emisiones sonoras, empleando para ello un sonómetro.

Artículo 18. (Observaciones Técnicas al Vehículo).

18.1. Las observaciones que resulten de las Inspecciones Técnicas Vehiculares se determinarán de acuerdo a lo dispuesto en la Tabla de Interpretación de Defectos de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

18.2. Las observaciones serán consignadas en el Informe de Inspección Técnica Vehicular.

Artículo 22. (Expediente Técnico). El Centro de Inspección Técnica Vehicular deberá llevar un expediente técnico, físico o digital por cada vehículo, en el cual se debe incorporar la información del registro del vehículo, la revisión documentaria y la inspección visual y mecánica.

En caso que el vehículo haya aprobado la Inspección Técnica Vehicular se deberá adjuntar al expediente técnico copias del Informe de Inspección Técnica Vehicular.

Artículo 23. (Emisión del Informe de Inspección Técnica Vehicular). El informe debe ser generado por medios informáticos y registrado en una base de datos aprobada por el Ministerio.

La suscripción del Informe de Inspección Técnica Vehicular, será efectuada por el ingeniero supervisor del Centro de Inspección Técnica Vehicular respectivo.

Artículo 24. (Emisión del Certificado de Inspección Técnica Vehicular y de la Calcomanía Oficial de Inspección Técnica Vehicular).

a. Que el vehículo materia de inspección ha aprobado la Inspección Técnica Vehicular al encontrarse en buenas condiciones mecánicas de operación.

b. En el caso de vehículos habilitados para el servicio de transporte, que el vehículo mantiene las condiciones técnicas de acuerdo a las exigencias establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos, Reglamento Nacional de Administración de Transportes, según modalidad de servicio.

c. Vehículos destinados al transporte de personas, que el vehículo ha sido originalmente diseñado y fabricado para tal fin, fórmula rodante o carrocería no ha sido objeto de modificación, salvo que ésta se encuentre garantizada por el fabricante del vehículo.

Artículo 25. (Inspección Técnica Vehicular de Oficio o a Solicitud del Propietario). El Ministerio, de oficio o a solicitud del propietario del vehículo, en el caso de un accidente vehicular o discrepancia en el contenido del Informe de Inspección Técnica Vehicular, podrá disponer que se efectúe una nueva inspección técnica vehicular, con la finalidad de establecer si éste se encuentra o no en condiciones para transitar y, de ser el caso, detallar e indicar la gravedad de las observaciones que surjan.

La inspección antes citada estará a cargo de otro Centro de Inspección Técnica Vehicular que el Ministerio designe y el pago de derecho de este peritaje será asumido por el propietario del vehículo.

Artículo 26. (Obligación de Informar). Los Centros de Inspección Técnica Vehicular, por medio informático, pondrán a disposición del Ministerio y de las Entidades Supervisoras, el registro de los vehículos objeto de revisión, especificando los resultados de las inspecciones documentarias y/o técnicas.

El Ministerio, a partir esta información determinará subsanar las observaciones graves y muy graves, aquellos vehículos.

La relación de vehículos será informada por el Ministerio a la Policía Nacional de Perú para que, de encontrar el vehículo transitando, ordene la captura e internamiento del mismo en el Depósito Oficial correspondiente.

TÍTULO II

CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR.

CAPÍTULO I

AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR.

Artículo 27. (Centro de Inspección Técnica Vehicular). Realizará, a dedicación exclusiva, las Inspecciones Técnicas Vehiculares, debiendo para tal efecto contar con líneas de inspección adecuadamente diseñadas para la revisión.

Las personas naturales o jurídicas pueden operar uno o más Centros de Inspección Técnica Vehicular, para cuyo efecto deberán obtener la autorización de funcionamiento en forma independiente para cada uno de ellos, de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento.

Artículo 29. (Línea de Inspección Técnica Vehicular). Una Línea de Inspección Técnica Vehicular es la secuencia de equipos, instrumentos y puestos de revisión visual que se emplean en la inspección técnica de los vehículos.

Artículo 30. (Condiciones para acceder a una autorización como Centros de Inspección Técnica Vehicular). Para acceder a una autorización como Centro de Inspección Técnica

Vehicular, la persona natural o jurídica solicitante, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a. Condiciones generales
- b. Recursos humanos
- c. Sistema informático y de comunicaciones
- d. Equipamiento
- e. Infraestructura inmobiliaria

Artículo 32. (Recursos Humanos). El Centro de Inspección Técnica Vehicular deberá contar con el siguiente personal:

Un ingeniero automotriz, mecánico o mecánico-electricista para realizar las labores de Ingeniero Supervisor por cada Centro de Inspección Técnica Vehicular, tendrá a su cargo la supervisión del proceso de verificación documentaria, inspección visual y mecánica de los vehículos.

Cuando en un Centro de Inspección Técnica Vehicular funcionen más de dos líneas de inspección, se deberá acreditar por lo menos dos ingenieros automotrices, mecánicos o mecánico-electricistas.

Personal administrativo para la atención de los usuarios, manejo de los registros de vehículos inspeccionados, seguridad, etc.

Artículo 33. (Sistema Informático y de Comunicaciones). Está constituido por los programas (software) y (hardware) de cómputo con el que deberá contar cada Centro de Inspección Técnica Vehicular, interconectado con las Entidades Supervisoras y el Ministerio, a fin de permitir que el sistema de inspecciones funcione en forma automatizada y confiable, de manera tal que impida la adulteración de los resultados que se obtengan.

Artículo 34. (Equipamiento de los Centros de Inspección Técnica Vehicular).

- a. Un Regloscopio con Luxómetro. El equipo que permite la profundidad de la luz, de un faro a otro.
- b. Un Reflectómetro, para verificar la efectividad de las láminas reflectabas.
- c. Un medidor de alineación de ruedas para la convergencia o divergencia.
- d. Un frenómetro de rodillos para medir la eficiencia de frenado de las ruedas.
- e. Un detector de holguras. Detecta el desgaste, de las ruedas de un mismo eje.

- f. Un banco de pruebas de suspensiones mide la suspensión de los vehículos.
- g. Un analizador de gases.
- h. Un Opacímetro de acuerdo a la reglamentación vigente.
- i. Un sonómetro, para verificar emisiones sonoras de los vehículos.
- j. Una torre de inflado de llantas.
- k. Un detector de profundidad de las ranuras de los neumáticos.
- l. Una cámara fotográfica digital con fechador incorporado.
- m. Un equipo para mediciones de calibración y medidas de los vehículos.
- n. Fosa o zanja para la inspección visual del vehículo para las líneas de inspección técnica tipo liviano, un elevador con una capacidad mínima de levante de 3,500 kilogramos y una altura de elevación mínima de 1600 mm.

Cada Centro de Inspección Técnica Vehicular deberá contar con el siguiente equipamiento nuevo y en perfecto estado:

- a. Extintores tipo ABC de acuerdo a la Norma Técnica.
- b. Un sistema de extracción de aire viciado en la zona de análisis de gases para el caso de líneas de inspección instalados en ambientes cerrados.
- c. Sistema informático con conexión a Internet para la transmisión de información.
- d. Equipos o sistema de seguridad para casos de siniestro, conforme a las normas municipales correspondientes.
- e. Gases patrón para la calibración de los equipos analizadores de gases.
- f. Sistema automático de monitoreo y determinación de la posición del vehículo.

Artículo 37. (Requisitos documentales para solicitar la autorización como Centro de Inspección Técnica Vehicular).

- a. Solicitud firmada por la persona natural o representante legal, indicando, el nombre, la razón o denominación social, número de Registro Único de Contribuyentes y domicilio, número de documento de identidad de la persona natural o del representante legal.
- b. Documento que acredite a la persona jurídica y la finalidad u objeto social de la solicitante, debidamente inscrito en el Registro de Personas Jurídicas de los Registros Públicos. En el caso de personas jurídicas extranjeras, un documento equivalente otorgado conforme a las normas del país de origen traducido y legalizado conforme a las normas peruanas, la documentación que acredita la constitución e inscripción registral de la filial o sucursal.

Artículo 40. (Inicio de Operaciones). El plazo máximo será de ciento veinte (120) días calendario a contarse a partir del día siguiente de la publicación de la Resolución Directoral de autorización.

Artículo 41. (Vigencia de la Autorización). Tendrá una vigencia de cinco (05) años, contados a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano, pudiendo ser renovables.

Artículo 46. (Conclusión de la Autorización). Las autorizaciones concluyen por las siguientes causales:

- a) Vencimiento del plazo de autorización.
- b) Caducidad de la autorización.
- c) Renuncia de la autorización ésta surtirá efectos a los sesenta (60) días de aprobada la solicitud por la autoridad competente.

Artículo 47. (Costo de las Inspecciones Técnicas Vehiculares). El costo será asumido por cada usuario y será fijado por el Centro de Inspección Técnica Vehicular de acuerdo con los criterios del libre mercado.

El tarifario deberá ser colocado en un lugar visible del Centro de Inspección Técnica Vehicular para el conocimiento del público.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES E IMPEDIMENTOS DE LOS CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR.

Artículo 48. (Obligaciones de los Centros de Inspección Técnica Vehicular). Debe prestar el servicio de inspección técnica vehicular de acuerdo lo dispuesto para dicho efecto en la normativa vigente, según el cronograma establecido y sea requerido por la autoridad competente o el usuario.

CAPÍTULO II

INFRACCIONES.

Artículo 55. (Tipificación y calificación de las Infracciones). Las infracciones a las normas del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares se califican como Leves, Graves y Muy Graves.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES.

Primera.- El Certificado de Inspección Técnica Vehicular a que se refiere el presente Reglamento será exigible con carácter de obligatorio por las autoridades competentes para el otorgamiento y renovación de autorizaciones de funcionamiento para prestar el servicio de transporte terrestre.

COMENTARIO:

Esta legislación es de las completas y modernas de acuerdo a la tecnología actual, por tal motivo es propósito de esta investigación solo revisar el Reglamento de Inspecciones Técnicas del Perú, cuya finalidad es certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos que circulan por las vías públicas garantizando la seguridad del transporte.

También como en otras legislaciones se crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, además el procedimiento para la selección de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, el certificado que emite esta entidad tiene carácter de declaración jurada y de alcance nacional, esta iniciativa debería ser imitada por nuestro país para un mayor respaldo legal.

En referencia las autoridades competentes como también sucede en otros países los encargados son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de hacer cumplir esta normativa, en lo fundamental otorga autorizaciones a los Centros de Inspección Vehicular.

Las Inspecciones que se realizan son muy técnicas con equipos tecnológicos modernos para este fin, resaltando la inspección técnica vehicular voluntaria que se realiza a solicitud del propietario del motorizado, situación que bien podría implementarse en nuestra legislación.

Los encargados de realizar esta inspección son profesionales ingenieros especializados en ingeniería automotriz, lo que no se observa en nuestro país en la actualidad por diversos factores.

El certificado de inspección vehicular es requisito obligatorio para prestar el servicio de transporte público, dicho acto también se ha establecido en nuestra legislación en la Ley General de Transportes en sus artículos pertinentes.

4.3. LEY 2265 DE ARGENTINA, BUENOS AIRES VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA

TÍTULO I

PRINCIPIOS BÁSICOS.

Artículo 1. (Objetivos). Son objetivos de la presente ley incrementar la seguridad vial, controlando las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva exigidas a vehículos y moto vehículos que circulen en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires, proteger el medio ambiente y establecer un sistema de revisiones, controles y sanciones que garanticen el efectivo cumplimiento de los mismos.

Artículo 2. (Ámbito de la Aplicación). La presente ley rige para todos los vehículos y moto-vehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires o en otra jurisdicción que circulen dentro de los límites territoriales de la Ciudad de Buenos Aires.

Artículo 3. (Competencia). El Poder Ejecutivo designa la autoridad de aplicación de la presente ley, la que estará integrada, sin perjuicio de otros, por representantes de las áreas de Tránsito y de Medio Ambiente.

Artículo 4. (Funciones). La autoridad de aplicación deberá gestionar, las tareas correspondientes a la Verificación Técnica Rápida Aleatoria de cualquier vehículo o moto-vehículo que circule por la Ciudad de Buenos Aires.

Artículo 6. (Modalidades).

- a) Una Verificación Técnica Obligatoria realizada periódicamente en Estaciones de Verificación fijas habilitadas a ese fin, efectuada bajo el régimen de concesiones del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en los términos del artículo 13 de esta ley.
- b) Revisiones Técnicas Rápidas y Aleatorias realizadas a la vera de las vías de circulación por la autoridad de aplicación en los términos del artículo 21 de esta ley.

TÍTULO II

EL VEHÍCULO O MOTO-VEHÍCULO.

Artículo 7. (Responsabilidad sobre su Seguridad). Todo vehículo o moto-vehículo autopropulsado que se fabrique en el país o se importe, para poder circular en la Ciudad de Buenos Aires, debe mantener las condiciones originales de homologación o certificación del modelo, cumplir las condiciones de seguridad activa y pasiva, de

emisión de contaminantes, conforme a las prestaciones y especificaciones vigentes a nivel nacional.

Cuando las condiciones originales del vehículo o moto-vehículo hayan sido modificadas, esa responsabilidad recaerá en el propietario excepto que dichas modificaciones fueron efectuadas o supervisadas por un director técnico en talleres calificados e informadas a la autoridad competente, en cuyo caso la responsabilidad por las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva, y de emisión de contaminantes recaerá en el director técnico.

Artículo 8. (Talleres Calificados). Cada taller debe contar con un director técnico responsable civil y penal de las reparaciones y mantenimientos efectuados, debiendo llevar un libro con los datos de los vehículos y moto-vehículos y las reparaciones o el mantenimiento realizados. Los talleres deberán acreditar Certificación de Aptitud Técnica emitida por un organismo competente, previo a su solicitud de incorporación como Taller Calificado en el Registro de Talleres.

El director técnico será un técnico, un ingeniero o un idóneo mayor de 45 años que acredite ser titular de un taller de reparación de vehículos, certificadas por el Consejo Profesional respectivo y con matrícula vigente para el ejercicio profesional en la Ciudad de Buenos Aires.

Artículo 10. Los vehículos deben cumplir con la normativa establecida en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sin perjuicio de lo establecido en la Ley N° 24.449.

Artículo 11. Requerimientos Especiales. Respecto a los vehículos y moto-vehículos, se debe además ajustarlos a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas según:

1. Gases: se tomarán en consideración los métodos de medición y los límites máximos de emisión, los métodos y procedimientos de medición establecidos en la Ciudad de Buenos Aires y en su reglamentación.
2. Ruidos: se tomarán en consideración los métodos de medición y los límites máximos de emisión, los métodos y procedimientos de medición establecidos en la Ley N° 1.540 de la Ciudad de Buenos Aires y en su reglamentación.

TÍTULO III

VERIFICACIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.

Artículo 12. (Constancia de Modelo). Las características de seguridad de los vehículos no pueden ser modificadas, salvo cuando sean aprobadas por la autoridad de aplicación con el fin de aumentar la seguridad activa y pasiva de los vehículos, disminuir la emisión de contaminantes o requisitos de seguridad que no posean originalmente, siempre que no implique una modificación de otro componente o parte del vehículo que obste la Licencia de Configuración de Modelo.

Artículo 13. (Obligatoriedad de Verificación). Para poder circular en la Ciudad de Buenos Aires, los conductores deben portar el certificado vigente que acredite haber cumplido con la verificación técnica periódica que evalúe el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas.

Artículo 14. (Periodicidad). La Verificación Técnica Obligatoria de vehículos y moto-vehículos tendrá una vigencia efectiva de doce (12) meses a partir de la fecha de su última verificación.

Sin perjuicio de lo antedicho los vehículos de uso particular cero kilómetro (0 km) que circula por la Ciudad de Buenos Aires tendrán un plazo de treinta y seis (36) meses a partir de su fecha de patentamiento, excepto que haya superado los sesenta mil kilómetros (60.000 km), con una tolerancia de cuatro mil kilómetros (4.000 kilómetros) recorridos, para realizar su primera Verificación Técnica Obligatoria. Este período de gracia no se aplica a moto-vehículos.

Para aquellos vehículos afectados a servicios comerciales, de alquiler de vehículos con taxímetro, remises, transporte público de pasajeros, transporte alegórico, transporte turístico y transporte escolar, los plazos de vigencia de la Verificación Técnica Vehicular serán los que establezca la normativa correspondiente.

Artículo 16. (Emplazamiento). Los vehículos y moto-vehículos detectados en inobservancia de la aprobación de su verificación técnica o cuando la tuvieren vencida, deberán ser emplazados en forma perentoria por la autoridad de aplicación a efectuar la Verificación Técnica Obligatoria.

Artículo 18. (Estaciones de Verificación). La Verificación Técnica Obligatoria será efectuada en Estaciones de Verificación, las cuales funcionarán bajo la Dirección Técnica de un profesional universitario matriculado con competencia en la Ciudad de Buenos Aires.

Las Estaciones de Verificación tendrán como actividad exclusiva la realización de Verificación Técnica Obligatoria y contarán con un sistema de registro de revisiones, sus resultados y las causales de rechazo.

Artículo 20. (Documentación). La Estación de Verificación, una vez aprobada la verificación técnica del vehículo o moto-vehículo, deberá confeccionar por duplicado un Certificado de Aprobación de Verificación Técnica, entregando una copia al usuario y conservando la restante para su archivo. La autoridad de aplicación dispondrá la manera de identificación de la habilitación otorgada a la unidad para facilitar el control a simple vista por parte de las autoridades en la vía pública, incluso para las unidades que gozan del período de gracia.

La identificación señalada precedentemente deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Verificación Técnica, el que mantendrá el mismo tipo de características de seguridad.

Artículo 21. (Verificación Técnica Rápida Aleatoria). La autoridad de aplicación cumplimentará una Verificación Técnica Rápida y Aleatoria en vía pública sobre emisión de contaminantes y principales requisitos de seguridad del vehículo o moto-vehículo, para lo cual podrá detenerlo durante el tiempo que dure la misma. El equipamiento para esta verificación estará a cargo del concesionario, de acuerdo a lo que establezca el respectivo pliego de bases y condiciones.

La detención del vehículo o moto-vehículo podrá extenderse si se detectaran anomalías de tal envergadura que hagan presuponer a la autoridad que la circulación de ese vehículo o moto-vehículo implique un peligro cierto para la seguridad en el tránsito. En este caso, la detención durará hasta que el vehículo o moto-vehículo sea remolcado hacia un taller de reparaciones.

Artículo 22. (Precio de la Verificación). La Verificación Técnica Obligatoria a llevarse a cabo en las Estaciones de Verificación será arancelada según las tarifas aprobadas por la autoridad de aplicación a ese fin para cada categoría de vehículo.

TÍTULO IV

CONCESIÓN DEL SERVICIO DE VERIFICACIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA.

Artículo 24. (Concesiones). El Poder Ejecutivo llamará a licitación pública nacional e internacional para la Concesión de la Prestación del Servicio de Verificación Técnica Obligatoria. El plazo de la concesión será de diez (10) años y deberá contar con un mínimo de cinco (5) estaciones de verificación.

A ese fin el Poder Ejecutivo girará a la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para su aprobación, en un plazo de ciento ochenta (180) días posteriores a la promulgación, los pliegos de condiciones generales y particulares que regirán esa licitación.

TÍTULO V

RÉGIMEN DE SANCIONES.

Artículo 27. La autoridad de aplicación controla el cumplimiento de lo dispuesto por la presente ley. El personal en funciones de inspección o verificación tendrá, entre otras, las siguientes facultades:

- a) Detener con la correspondiente identificación y sin notificación previa, a los vehículos que circulen en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires sujetos a inspección o verificación técnica.
- b) Requerir información y proceder a los exámenes y controles establecidos en la ley.
- c) Comprobar la existencia y vigencia de la documentación exigible con motivo de la presente.
- d) Requerir, en el ejercicio de sus funciones, el auxilio de los cuerpos y fuerzas de seguridad si fuera necesario.

Artículo 29. (Talleres Calificados). Los propietarios de Talleres Calificados que incumplan las obligaciones que la presente ley les asigna o no fiscalicen las atribuidas a su director técnico, serán sancionados con un apercibimiento administrativo.

TÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES.

Artículo 31. (Progresividad). A los fines de permitir una adecuación progresiva del parque automotor radicado en la Ciudad de Buenos Aires en cuanto a los niveles de emisión de contaminantes de vehículos y moto-vehículos permitidos por las leyes, la autoridad de aplicación podrá fijar porcentuales razonables durante el primer año de vigencia de esta ley para permitir la circulación de los mismos bajo el régimen de aprobación condicional de la Verificación Técnica Obligatoria.

DECRETO N° 202

En uso de las atribuciones conferidas por el art. 102 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, promulgase la Ley N° 2.265, sancionada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su sesión del 21 de diciembre de 2006. Dese al Registro, publíquese en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires, gírese copia a la Secretaría Parlamentaria del citado cuerpo por intermedio de la Dirección General de Coordinación de Asuntos Legislativos y para su conocimiento y efectos pertinentes pase a los Ministerios de Gobierno, de Hacienda, de Planeamiento y Obras Públicas y de Medio Ambiente.

COMENTARIO:

La presente Ley rige para todos los vehículos radicados en la ciudad de Buenos Aires, entre sus funciones está la de planificar, aplicar, gestionar las tareas correspondientes a la Verificación Técnica Rápida Aleatoria de cualquier vehículo que circule por la ciudad de Buenos Aires, quedando claro que no existen diferencias entre particulares y el parque automotor del servicio público, esta verificación se realiza periódicamente en estaciones fijas habilitadas para ese fin, así como señala nuestra nueva Legislación General de Transportes teniendo el carácter y el deber de observar estos cambios en beneficio de la seguridad ciudadana en nuestro país.

Es importante señalar que existen talleres calificados que cumplen estas tareas que son responsables civil y penalmente por las tareas que desempeñan en beneficio de la sociedad, con sus claros deberes y responsabilidades, lo debe ser imitada por nuestra legislación con el propósito de lograr su modernización y su aplicación.

CUADRO COMPARATIVO

PAÍS	DISPOSICIÓN LEGAL	DIFERENCIAS	SIMILITUDES
CHILE	LEY DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE CHILE.	Fiscaliza la jornada de trabajo de los conductores de servicio público.	La revisión técnica comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna, como elementos básicos a considerar.
		El Servicio de Registro Civil e Identificación lleva Registro de Vehículos en una base de datos.	Se designa talleres especializados para la revisión técnica vehicular.
		En los vehículos de transporte público con capacidad de 24 personas, queda prohibido que el conductor asuma las funciones de conductor y cobrador.	Existe coordinación con los municipios en la circulación de vehículos ya debidamente revisados
PERÚ	LEY N° 29237, LEY DEL SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES	El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece convenios con gobiernos regionales y municipales para el cumplimiento de los fines de la presente ley.	Existe el Reglamento que tiene como objeto regular el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares de conformidad con lo dispuesto en la Ley.
		Las Inspecciones Técnicas Vehiculares se realizarán de acuerdo a la categoría, función y antigüedad de los vehículos.	El procedimiento de implementación del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, es nuevo en las legislaciones.
		El Ministerio publicará en su página web y en un Diario Oficial el cronograma de las Inspecciones Técnicas Vehiculares.	La Inspección Técnica Vehicular procede a cargo de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, a través del cual se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos.
ARGENTINA	LEY 2265 "VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA".	La Verificación Técnica Obligatoria de vehículos y moto-vehículos tendrá una vigencia de un año.	Son objetivos de la ley incrementar la seguridad vial, controlando las condiciones de seguridad activa y pasiva exigidas a vehículos que circulen en el territorio de la ciudad.
		La autoridad complementará una Verificación Técnica Rápida y Aleatoria en vía pública sobre emisión de contaminantes y requisitos de seguridad del vehículo.	La Verificación Técnica Obligatoria realizada periódicamente en Estaciones de Verificación fijas habilitadas a ese fin, efectuada bajo el régimen de concesiones del Gobierno de la Ciudad.
		El Poder Ejecutivo llamará a licitación pública para la Concesión de la Prestación del Servicio de Verificación Técnica Obligatoria.	La seguridad de los vehículos no pueden ser modificados, salvo cuando sean aprobadas por la autoridad, el fin es aumentar la seguridad de los vehículos, disminuir las emisiones de contaminantes.
BOLIVIA	LEY GENERAL DE TRANSPORTES No. 165.	El gobierno central y los autónomos, en coordinación con los operadores de transporte mejoraran el servicio y la seguridad del transporte público.	La Revisión Técnica Vehicular tiene el propósito de verificar las condiciones técnicas, mecánicas y ambientales de funcionamiento y seguridad de los vehículos
		El Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular, será administrado por una entidad de competencia nacional del nivel central del Estado.	El Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular, será administrado por una entidad del nivel central del Estado, exclusivamente para regular, reglamentar, supervisar y fiscalizar la operación en todo el país.
		La entidad competente del nivel central del Estado, reglamentará las condiciones de operación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular.	El Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular tiene el propósito de revisar las condiciones técnicas, mecánicas, ambientales y seguridad para la circulación de las unidades de transporte público.

Fuente: Elaboración Propia

CAPÍTULO V

5. MARCO PRÁCTICO

5.1. VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Las Estadísticas del Parque Automotor “documento elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y publicado en diciembre del año pasado en 2000 en la urbe paceña había 83.363 coches.

Una década después, la cifra se duplicó y la cantidad saltó a 166.632 vehículos. A esta cifra se deben sumar los coches nacionalizados en el marco de la Ley 133 de Saneamiento Legal de Vehículos Indocumentados, promulgada el 8 de junio de 2011.

El director de Recaudaciones del Gobierno Municipal, informó que hasta diciembre de 2011 se habían registrado en la ciudad de La Paz alrededor de 2.700 coches regularizados. Se prevé que esa cifra se incremente, porque existen más movilidades que deben ser nacionalizadas”⁸⁶.

Los datos de la Alcaldía, “más de 200 mil motorizados circulan a diario por las calles de La Paz, de los que el 50% atraviesa el centro paceño. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística (INE) para el 2000 en la ciudad existían 6.393 minibuses, y para 2010, la cifra llegó a 15.207 unidades; o sea un crecimiento del 137%.

Según estadísticas sobre el parque automotor en la urbe paceña, éste llegaba a 83.363 unidades en 2000. Una década después (2010) la cifra se incrementó a 166.632, lo que significa un crecimiento sostenido del 90%”⁸⁷.

Para la validación de la hipótesis se realizaron encuestas referidas al conocimiento que se tiene sobre la Inspección Técnica Vehicular y el rol que deben cumplir el Gobierno Autónomo Municipal en coordinación con la Policía Boliviana bajo la tuición del Ministerio de Transportes así mismo la sociedad en general. Para la formulación de las

⁸⁶ La Razón, domingo 22 de enero de 2012

⁸⁷ La Razón, domingo 20 de mayo de 2012

preguntas en el cuestionario se observó los lugares establecidos, sus características, donde se realizan las inspecciones vehiculares.

Se realizaron 300 encuestas, en varios ámbitos, de estas encuestas el 25% se las realizó en personal del Batallón de Tránsito, el 40% se realizó a propietarios y conductores en los lugares donde se realizaba la inspección, el restante 35% en los universitarios de la Facultad de Derecho y funcionarios municipales.

Del total del universo encuestado se separó como muestra el 20% según las recomendaciones del Instituto de Investigaciones Jurídicas de nuestra carrera.

Sobre esta base se logró determinar que el 80% de las personas encuestadas están plenamente de acuerdo en la necesidad de modernizar la Inspección Técnica Vehicular, como también aplicar la normativa actual que se encuentra establecido en la Ley de Transportes y la Ley Autonómica Municipal de Transporte.

Sobre la observación que se hizo en los lugares donde existe los puestos de inspección vehicular, existe mucha impaciencia por parte de los propietarios y conductores en el momento cuando se realiza esta labor, de todas formas desean pasar esta inspección sin precautelar la integridad física de los usuarios

El desarrollo de la presente investigación propone que exista una coordinación interinstitucional a través de mecanismos jurídicos e institucionales entre el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana, como mecanismo de prevención de accidentes de tránsito, dirigidos a todos los usuarios que transitan en los vehículos de servicio público y propietarios de vehículos particulares.

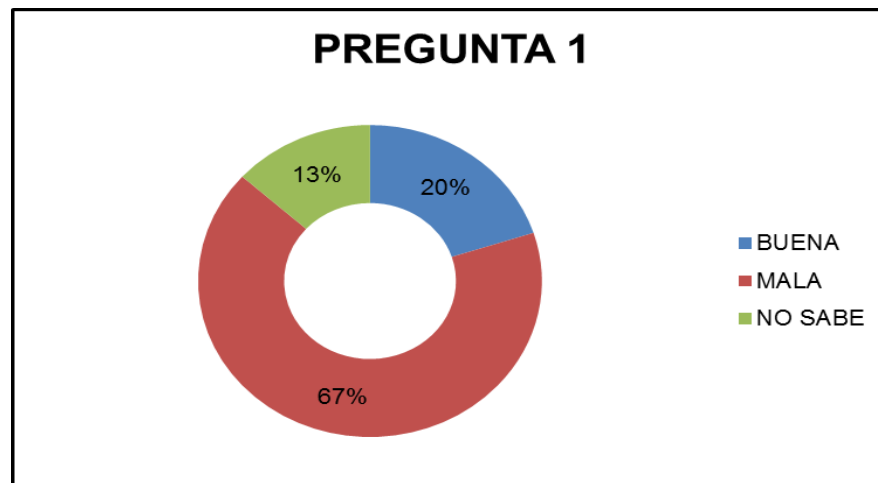
Los mismos que fueron obtenidos en base a un cuestionario de encuestas (Modelo de la encuesta Ver ANEXO 1)

Con relación a los resultados específicos obtenidos tenemos según los cuadros y gráficos los resultados siguientes:

PREGUNTA 1.- ¿CREE USTED QUE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PARTICULAR, QUE VIENE REALIZANDO EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO ES?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
BUENA	12	20%
MALA	40	67%
NO SABE	8	13%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 1



Fuente: Elaboración propia

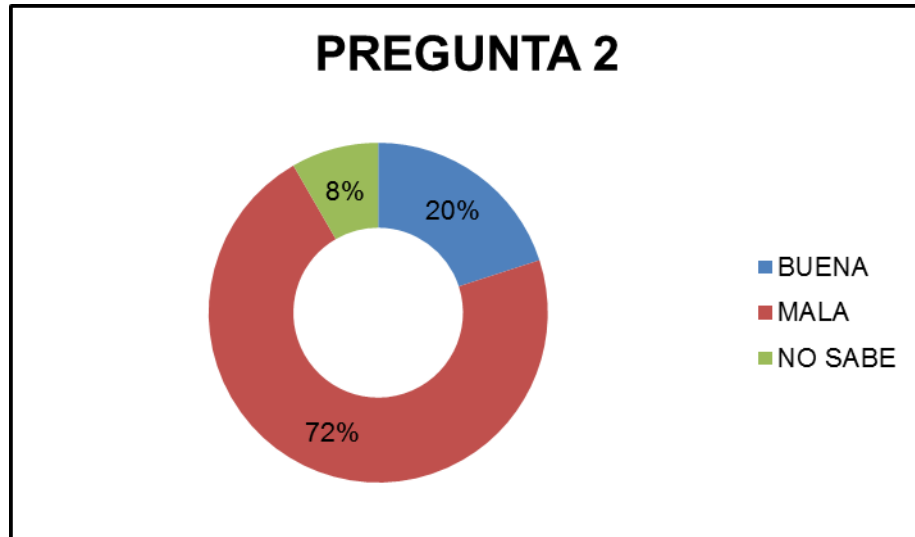
Este gráfico nos muestra que un 67% indica que la inspección técnica que se viene realizando es mala, no colma las expectativas de los encuestados, y 20% acepta que los esfuerzos que realiza la policía en la inspección es relativamente buena, el 13% no tiene conocimientos sobre el trabajo que realiza la policía sobre las inspecciones. Se debe tomar en cuenta que la gran mayoría de la población no está de acuerdo en el trabajo que viene realizando la Policía Boliviana en el momento de realizar la inspección técnica vehicular.

Por los datos obtenidos la mayoría de la población encuestada confirma nuestra hipótesis, ya que actualmente el trabajo que realiza la policía no colma las expectativas de seguridad en este tipo de inspección vehicular, dando lugar a una inmediata aplicación de la legislación vigente.

PREGUNTA 2.- ¿CREE USTED QUE LA ACTUAL INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR QUE REALIZA EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO EN TALLERES IMPROVISADOS EN CALLES Y PLAZAS ES?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
BUENA	12	20%
MALA	43	72%
NO SABE	5	8%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 2



Fuente: Elaboración propia

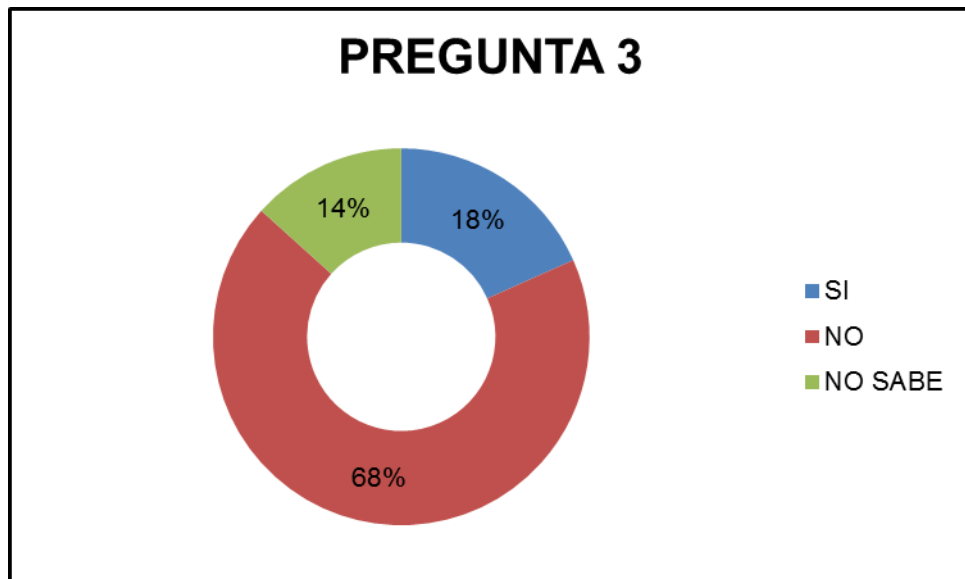
En este gráfico el 72% de los encuestados confirman que las inspecciones vehiculares se realizan en talleres que no cuentan con el personal ni la tecnología adecuada para realizar esta labor fundamental. Con la implementación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular y una coordinación para realizar este trabajo mejoraría estas inspecciones.

Si bien un porcentaje elevado reconoce las malas condiciones que se vienen realizando en este tipo de inspecciones, también es cierto de la precariedad de los mismos, validando plenamente la hipótesis, en la urgencia de modernizar los puntos de inspección vehicular y sobre todo adecuarse a la normativa vigente.

PREGUNTA 3.- ¿CREE USTED QUE LOS PUESTOS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR ACTUAL ESTÁN EQUIPADOS ADECUADAMENTE?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	11	18%
NO	41	68%
NO SABE	8	14%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 3



Fuente: Elaboración propia

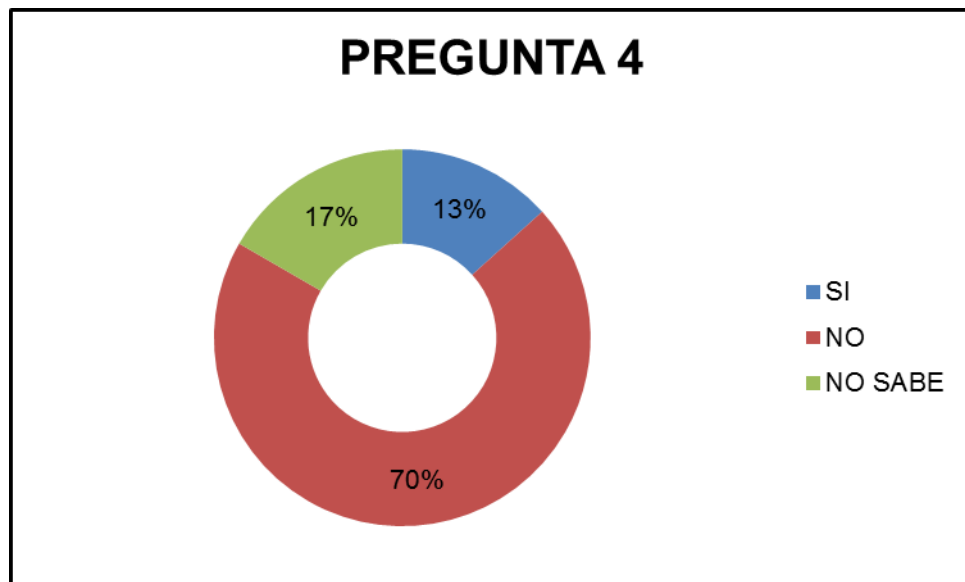
Podemos verificar en este gráfico que el 68% de los encuestados pasaron por la inspección técnica vehicular y no vieron mayores cambios siguen con las prácticas obsoletas.

Esta pregunta valida la hipótesis planteada, si no existe una coordinación entre las instituciones y la aplicación de la normativa vigente, el actual equipo utilizado en la inspección vehicular no es el adecuado, poniendo en riesgo a los usuarios y peatones.

PREGUNTA 4.- ¿CREE USTED QUE EL PERSONAL MECÁNICO QUE REALIZA LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR ES PROFESIONAL?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	8	13%
NO	42	70%
NO SABE	10	17%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 4



Fuente: Elaboración propia

El 70% de los encuestados respondieron contundentemente que este personal no es calificado, por lo que se deberá observar con mayor rigor la contratación de estos profesionales.

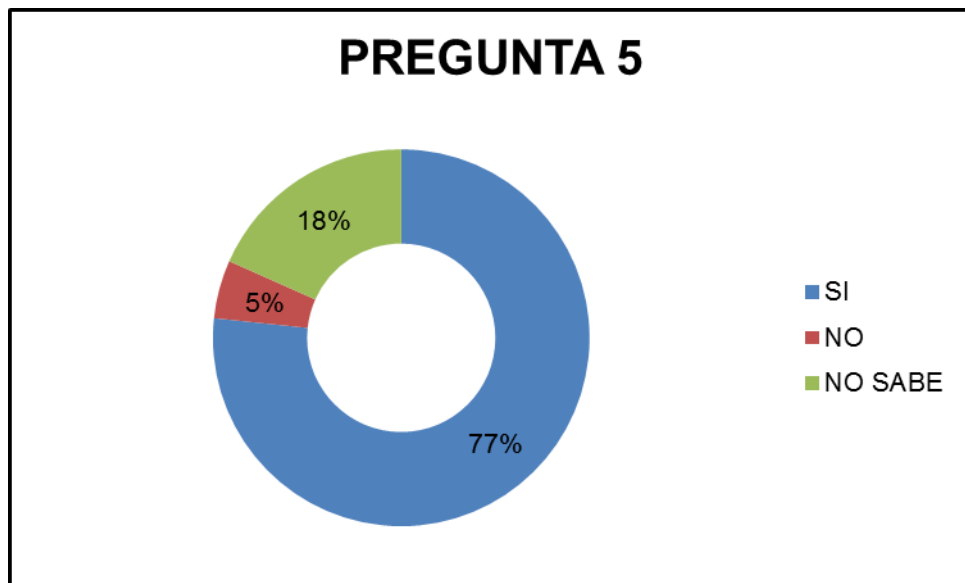
Esta pregunta valida la hipótesis en la urgente necesidad de aplicación de la normativa vigente, las instituciones que se harán cargo de esta inspección deberá contar con el personal calificado para realizar esta tarea.

Estos son los principales actores en realizar esta revisión por lo cual depende mucho de su labor profesional, para que los vehículos que estén en malas condiciones no circulen por nuestra ciudad.

PREGUNTA 5.- ¿CREE USTED QUE LA ACTUAL INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO Y PARTICULAR DEBE SER MÁS RIGUROSA?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	46	77%
NO	3	5%
NO SABE	11	18%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 5



Fuente: Elaboración propia

El 77% de los encuestados nos dan su criterio de que si se debería actuar con mayor rigor y profesionalismo.

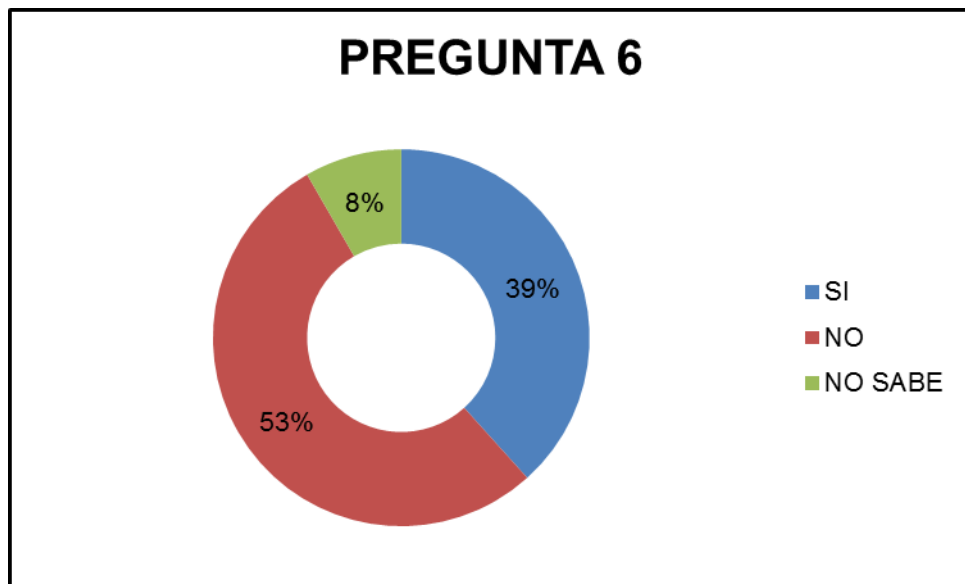
Se debe aplicar lo que establece la normativa vigente en la modernización de los centros de inspección, validando la hipótesis planteada.

Toda esta labor es de suma importancia para la seguridad tanto para el conductor, pasajero y peatón a fin de reducir los índices de accidentes por fallas mecánicas, por una mala inspección técnica vehicular.

PREGUNTA 6.- ¿CONOCE USTED LA LEY N° 165 DE TRANSPORTES, EN LO REFERENTE A LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	23	39%
NO	32	53%
NO SABE	5	8%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 6



Fuente: Elaboración propia

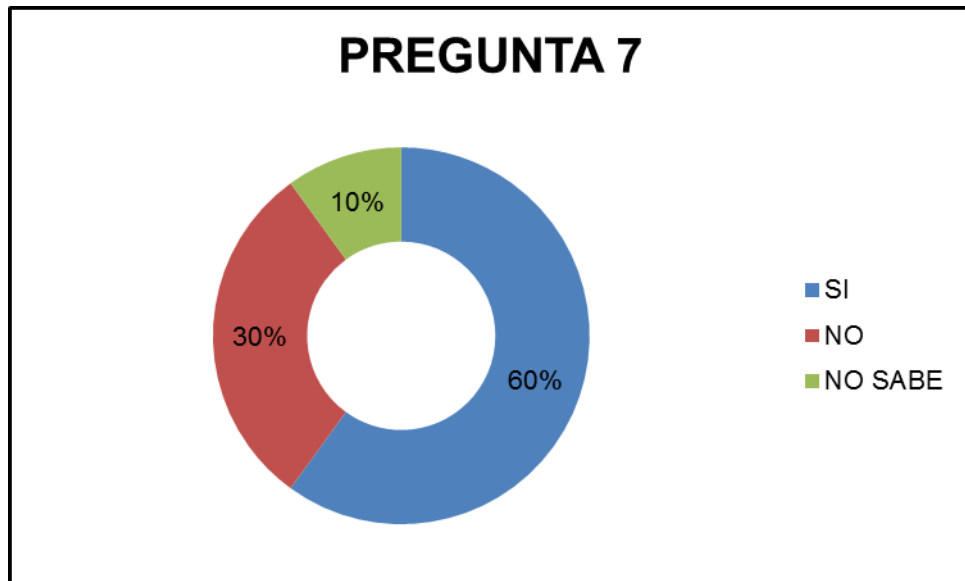
El 53% de los encuestados desconocen la ley específicamente relacionada a la Revisión Técnica Vehicular.

Se debe socializar la normativa vigente para procurar brindar mayor seguridad a los peatones, pasajeros y conductores validando la hipótesis planteada tal como demuestra la mayoría encuestada, de esta forma nuestra sociedad conocerá sus derechos y deberes que tienen en el momento de realizar una inspección técnica vehicular.

PREGUNTA 7.- ¿CONOCE USTED LA LEY AUTÓNOMA MUNICIPAL DE “TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO”?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	36	60%
NO	18	30%
NO SABE	6	10%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 7



Fuente: Elaboración propia

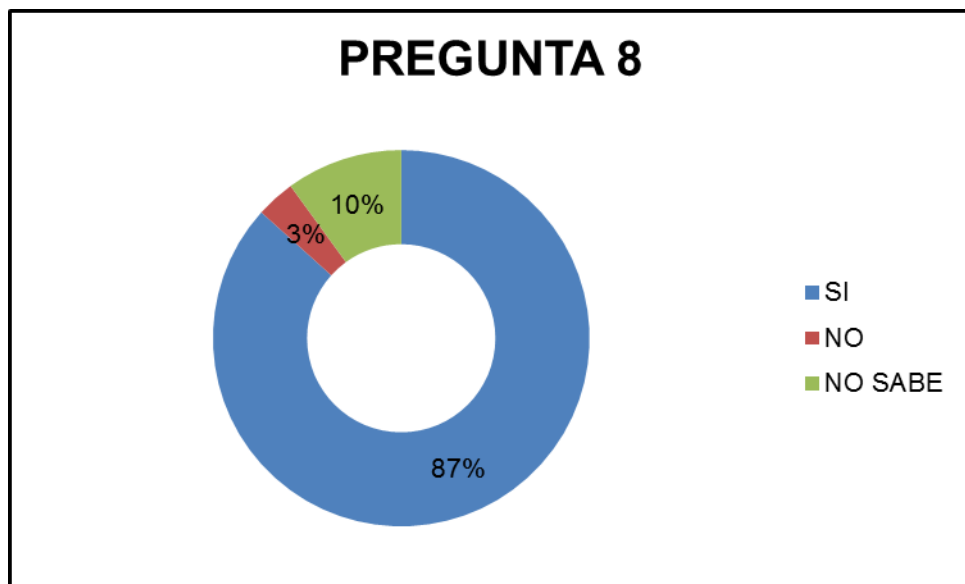
La gran mayoría de los encuestados conocen la Ley de Transporte Público Urbano lo que nos permite evidenciar que nadie ignora la ley.

Esto se debe a que esta ley se socializó por intermedio de los diferentes medios de comunicación, por parte del Gobierno Autónomo Municipal de la Paz, valida la hipótesis en la modernización y aplicación de la normativa vigente.

PREGUNTA 8.- ¿CREE USTED QUE ES IMPORTANTE MODERNIZAR LA ACTUAL INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR, CON TALLERES MODERNOS Y ESPECIALIZADOS?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	52	87%
NO	2	3%
NO SABE	6	10%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 8



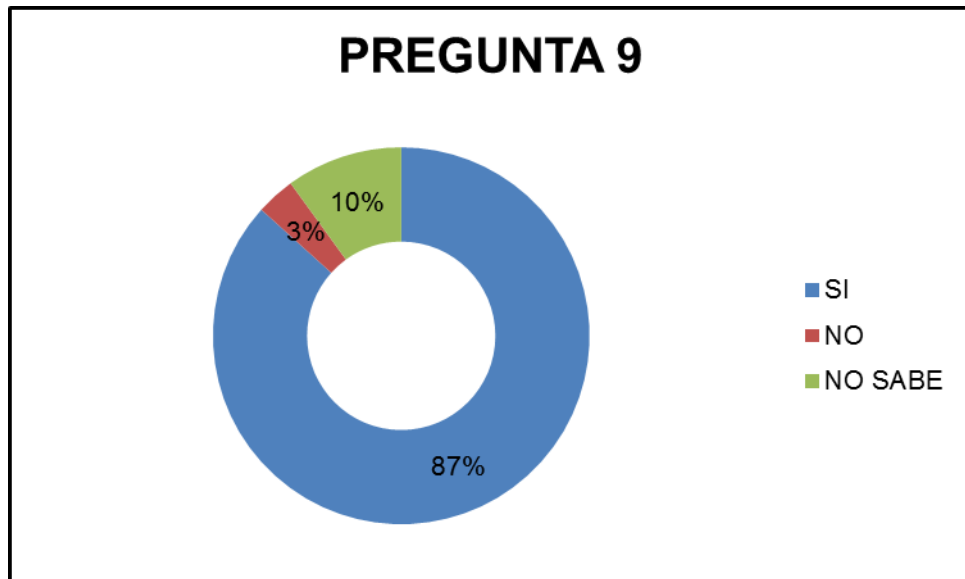
Fuente: Elaboración propia

El 87% testimonian que es urgente modernizar este tipo de inspecciones en nuestras ciudades a fin de aminorar los índices de accidentes de tránsito, validando la hipótesis, ya que las instituciones que se harán cargo de la inspección tienen el deber de modernizar y aplicar la normativa vigente en los procedimientos para esta función.

PREGUNTA 9.- ¿CREE USTED QUE SE DEBE PROPONER UNA NORMATIVA ESPECÍFICA PARA UNA ADECUADA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	52	87%
NO	2	3%
NO SABE	6	10%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 9



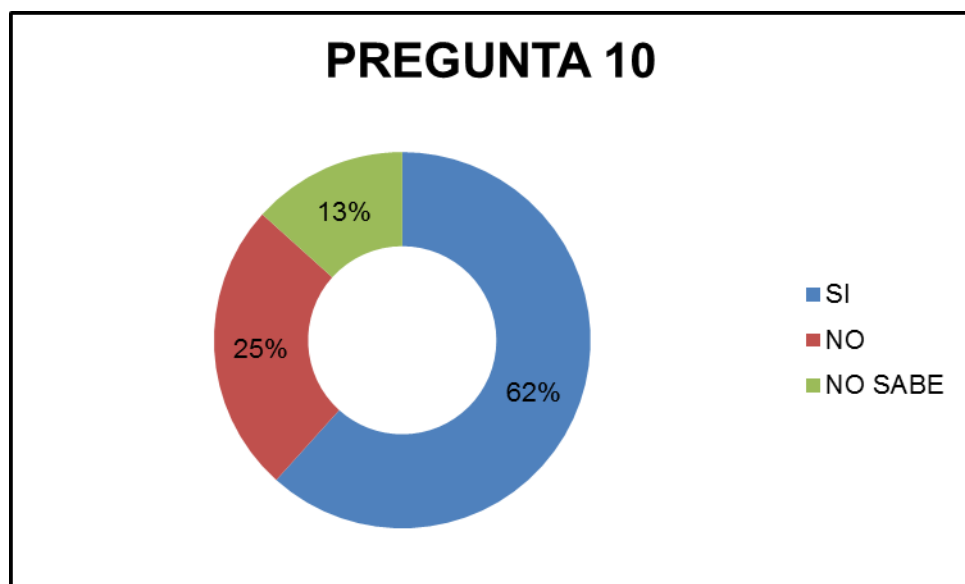
Fuente: Elaboración propia

Es importante implementar una normativa específica y moderna de acuerdo a los cambios tecnológicos ocurridos en este tipo de inspecciones, así lo testimonia el 87% de los encuestados, validando la hipótesis planteada en la urgente necesidad de regular y modernizar las inspecciones vehiculares.

PREGUNTA 10.- ¿ESTA USTED DE ACUERDO QUE SEA EL GOBIERNO MUNICIPAL AUTÓNOMO, EN COORDINACIÓN CON EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA BOLIVIANA, SEAN LOS PRINCIPALES RESPONSABLES DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR, OBSERVANDO LO DISPUESTO EN LA LEY DE TRANSPORTES No. 165?

INDICADORES	CANTIDAD	PORCENTAJE
SI	37	62%
NO	15	25%
NO SABE	8	13%
TOTAL	60	100%

GRÁFICO 10



Fuente: Elaboración propia

El 62% de los encuestados están de acuerdo que estas dos instituciones deben coordinar sus tareas e información, puesto que el restante grupo de los encuestados no están de acuerdo en un doble control por parte de la Policía Boliviana y el Gobierno Autónomo Municipal, ya que no existe una adecuada información y socialización de la respectiva Ley en los sectores comprometidos, esta pregunta valida la hipótesis en la urgente necesidad de regular y modernizar la normativa vigente para que exista mayor coordinación entre estas dos instituciones y el Ministerio de Transportes.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Concluido el presente trabajo podemos indicar: que la Inspección Técnica Vehicular que realiza en la actualidad el Organismo Operativo de Tránsito no es del todo especializada, por la falta de equipos técnico-mecánicos así como también de personal especializado para realizar esta inspección vehicular, validando plenamente la hipótesis planteada en este trabajo que pretende ser investigativo.

- Existen serias deficiencias en el momento de la revisión de los vehículos de transporte público y vehículos particulares, las mayores causas de accidentes de tránsito, se deben a que la gran mayoría de estos automotores no pasan por una correcta y/o adecuada inspección técnica vehicular especializada, no se cuenta con personal (ingenieros mecánicos, eléctricos), ni equipo calificado (talleres mecánicos), la falta de una modernización de los equipos técnico-mecánicos así como también por una falta de concientización por parte de los propietarios de estos vehículos que no realizan el mantenimiento preventivo adecuado de sus motorizados.
- Se puede evidenciar la poca importancia y especialidad de las autoridades y personal encargado de realizar esta inspección vehicular, por actos de corrupción que generan los nombramientos de los talleres y los mismo no cuentan con técnicos especializados para la inspección, ya que la Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudaciones de la Policía Boliviana lanza la convocatoria para los talleres que deseen realizar la inspección pero en la actualidad los talleres que se adjudican este contrato no tienen las condiciones técnico-mecánicas ni personal calificado para realizar la inspección, lo cual ha permitido que se haya elevado el índice de accidentes por fallas mecánicas, poniendo en riesgo la vida de los transeúntes y pasajeros que hacen uso de este servicio en nuestra ciudad.
- No existe una estandarización al momento de la inspección técnica vehicular en los diferentes puntos establecidos en nuestra ciudad, ya que en algunos puntos de inspección solo se realiza una revisión de la documentación del propietario, del vehículo y que estos no tengan deudas por las infracciones que hayan cometido, en otros puntos de inspección solo revisan algunos elementos técnicos como ser los frenos y dirección el personal que realiza esta inspección no cuentan con

equipo técnico-mecánicos, y en otros lugares de inspección solo se limitan a controlar si tiene los equipos de auxilio como ser triangulo de estacionamiento luminoso, botiquín de primeros auxilios, si cuenta con la tercera placa, debemos mencionar que en todos estos puntos de inspección el personal mecánico no es calificado y estos puntos de inspección se encuentran en las plazas, avenidas no teniendo talleres para realizar una correcta y adecuada revisión.

- El parque automotor en lo que se refiere a los vehículos de transporte público y vehículos particulares en la última década ha crecido, la gran mayoría de estos son transformados al momento de ingresar al país, es decir se cambia la estructura original de la dirección de los vehículos obviando la seguridad con que deberían contar cada uno de estos vehículos al momento de transfórmalos.
- Algunos propietarios de vehículos particulares y dirigentes de los sindicatos de transporte público, se dan formas para conseguir las Rosetas de inspección, como ser mediante coimas, con funcionarios policiales para que se les entregue rosetas sin pasar la inspección, así también en algunos puntos de inspección cuando el técnico identifica una falla o por la falta de alguna documentación del motorizado el propietario se da modos para pagar a los mecánicos e inspectores y aprobar la inspección obteniendo la Roseta de Inspección.
- Los dirigentes de los sindicatos de transporte público acuden a la policía para que estos revisen los vehículos de sus afiliados quedando día y hora para realizar esta inspección, ese día los afiliados todos esperan al policía con dinero extra para que sus motorizados pasen a simple vista la inspección como ser luces, frenos y dirección sin observar las condiciones mínimas de funcionamiento y de comodidad de estas movilidades que deberían ser revisadas en talleres modernos y por técnicos profesionales, ya que en la actualidad no se observa en los puntos de inspección a vehículos de transporte público.
- La gran mayoría de los habitantes de esta ciudad se encuentran molestos porque no se realiza una adecuada inspección desconfiando de las instituciones que realizan esta labor, que es fundamental para la seguridad de las personas que hacen uso de estos vehículos.
- La Ley de Transportes N° 165 y la Ley Municipal de Transporte y Tráfico Urbano y el Código de Tránsito se encuentran vigentes, se ha establecido que deberán ser talleres debidamente equipados con gatas hidráulicas, equipo técnico

computarizado, herramientas, en especial con personal calificado (mínimamente profesionales mecánicos) para una correcta inspección, previa licitación de acuerdo a la Ley de Transportes.

- Se debe implementar de manera inmediata mecanismos jurídicos de coordinación entre la Policía Boliviana a través del Organismo Operativo de Transito con el Gobierno Autónomo Municipal y las demás instituciones con la finalidad de mejorar y optimizar el control de los vehículos particulares y de servicio público, como consecuencia de los cambios en nuestra normativa constitucional.

RECOMENDACIONES

Las Revisiones Técnicas Vehiculares se implementaron para solucionar, en parte, los problemas generados por el creciente parque automotor de nuestra ciudad, entre ellos la contaminación, la falta de seguridad y los accidentes de tránsito.

La revisión técnica es una certificación del buen funcionamiento de un vehículo, relacionado con el mantenimiento que realiza el propietario del vehículo. Esta debe llevarse a cabo siguiendo las normas que solicita la Autoridad de Transportes y Comunicaciones, dando lugar a las siguientes recomendaciones:

1. Se debe dar cumplimiento por parte de las autoridades del área lo que señala la Ley de Transportes N° 165, en cuanto refiere a la Revisión Técnica Vehicular, y que estos talleres, deberán tener la superficie y la condición adecuada para el funcionamiento de los Centros de Inspección Técnica Vehicular.
2. La Revisión Técnica Vehicular a vehículos de servicio de transporte público y particular deberán realizarse en talleres que cuenten con la tecnología actual, así como también deberán contar con equipos técnico-mecánicos actuales, además de personal especializado, lo más aconsejable ingenieros mecánicos, ingenieros electrónicos.
3. Los Centros de Revisión Técnica Vehicular deberán contar con el equipo informático moderno, la misma deberá contar con la información completa del vehículo que pase por la inspección, esta información deberá ser compartida con la Policía Boliviana y el Gobierno Municipal en lo que se refiere a infracciones o con fines investigativos para la actualización de datos de estas instituciones.
4. Se deberá establecer el mejor cronograma para la Revisión Técnica Vehicular, estas deberán tomar como ejemplo y adecuarse a normativas internacionales por estar más adelantados en este tema, una de la formas de cronograma sería por número de placa.
5. El costo por realizar la Revisión Técnica Vehicular debe ser único para ambos sectores tanto para el transporte público como del particular ya que ambos se encuentran comprometidos con la seguridad ciudadana.

6. Se deberá fiscalizar con mayor rigurosidad los ingresos por concepto de estas Revisiones Técnicas Vehiculares, a fin que estos recursos, puedan ser implementados en la construcción de mas Centros de Revisión Vehicular propios del Estado.
7. Finalmente se debe considerar el ANTEPROYECTO DE NORMA BOLIVIANA APNB 169011, presentado por IBNORCA que hace referencia a todo lo que se refiere a los Centros de Revisión Técnica Vehicular (Ref. Anexo 10).

**PROPUESTA DE
ANTEPROYECTO DE
LEY**

ANTE PROYECTO DE LEY No....
DEROGACIÓN DEL ARTÍCULO 225 DE LA LEY
GENERAL DE TRANSPORTES N° 165

Don. Juan Evo Morales Ayma
Presidente Constitucional de la República Plurinacional de Bolivia

Por cuanto la Asamblea Legislativa Plurinacional ha sancionado la siguiente ley.
La Asamblea Legislativa Plurinacional;

DECRETA:

INCORPORAR EN LA LEY DE TRANSPORTES N° 165, EN SU ARTÍCULO 225 Y SIGUIENTES LOS MECANISMOS JURÍDICOS INSTITUCIONALES DE COORDINACIÓN ENTRE EL SISTEMA NACIONAL DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR, LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS MUNICIPALES Y LA POLICÍA BOLIVIANA.

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO
OBJETO, FINALIDAD Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 1. (OBJETO DE LA LEY). La presente ley tiene por objeto la coordinación institucional entre los Gobiernos Autónomos Municipales, los Centros de Inspección Técnica Vehicular y la Policía Boliviana sobre las competencias específicas en cada institución referente a la Revisión Técnica Vehicular.

ARTÍCULO 2. (FINALIDAD DE LA LEY). La finalidad del presente proyecto de ley es la de regularizar legal y técnicamente la Revisión Técnica Vehicular del servicio de transporte público y particular en beneficio de la seguridad de los usuarios y los habitantes de nuestro país.

ARTÍCULO 3. (ÁMBITO DE APLICACIÓN). El presente proyecto de Ley se aplicará a los propietarios y a todos los operadores que en el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, presten los Servicios de Transporte Automotor Terrestre.

CAPÍTULO SEGUNDO PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 4. (PRINCIPIOS). Los principios son:

Principio de Protección al Usuario: Exige protección efectiva y oportuna de los derechos de los usuarios con relación a la seguridad por parte de los Servicios de Transporte Automotor Terrestre y estar en condiciones de equidad, calidad y seguridad.

Principio de Transparencia: Exige que las autoridades públicas y operadores de los Sistemas de Revisión Técnica Vehicular de los Servicios de Transporte Automotor Terrestre, conduzcan sus actividades y procesos de manera pública transparente, asegurando el acceso a la información sobre los mismos a toda autoridad competente y usuarios.

Principio de Calidad: Exige que los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Servicio de Transporte Automotor Terrestre se realicen de conformidad a los requisitos y estándares que garanticen un funcionamiento eficiente y eficaz de acuerdo a la contraprestación autorizada.

Principio de Neutralidad: Exige un tratamiento imparcial y no discriminatorio a todos los Propietarios o Conductores y a todos los operadores que presten los Servicios de Transporte Automotor Terrestre.

Principio de Eficacia: El Sistema de Revisión Técnica Vehicular debe cumplir el propósito para el cual fue convenido.

Principio de Eficiencia: Los Centros de Revisión Técnica Vehicular, deben prestar servicios en condiciones que garanticen el menor costo operacional y tiempo posible, contemplando un nivel de equidad, calidad y seguridad.

Principio de Sostenibilidad: El sistema de transporte debe prestar servicios que garanticen el menor impacto sobre la salud y el medio ambiente local y global. En el corto, mediano y largo plazo, sin comprometer el desarrollo de futuras generaciones.

ARTÍCULO 5. (DEFINICIONES). Para los efectos de la presente Ley y sus normas reglamentarias, se definen los siguientes términos:

Autorización: Acto administrativo por el cual la Superintendencia de Transportes a nombre del Estado otorga a una persona individual o colectiva, pública o privada, nacional o extranjera, el derecho de prestar Servicios de Transporte Automotor Público Terrestre de Pasajeros, sea este urbano, interprovincial, interdepartamental o internacional, por un periodo establecido.

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.

Operador: Persona individual o colectiva, pública o privada, nacional o extranjera, a la cual la Superintendencia de Transportes le ha otorgado una Autorización.

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.

Transporte Urbano: Es aquel que se realiza dentro de una misma área urbana o metropolitana, sin importar que se atravesase en su trayecto una o más jurisdicciones municipales.

ARTÍCULO 6. (MECANISMOS INSTITUCIONALES). En aplicación del Artículo 220 de la Ley de Transportes N° 165, la coordinación interinstitucional tienen las siguientes funciones:

- I. La Policía Boliviana a través del Organismo Operativo de Tránsito será la encargada de revisar la documentación y antecedentes del vehículo, del conductor y/o propietario en el momento de la Revisión Técnica Vehicular.
- II. Los Centros de Revisión Técnica Vehicular, son establecimientos especializados y acreditados, los cuales deberán estar equipados con la tecnología moderna, de acuerdo a los estándares establecidos en la normativa, con el fin de realizar una eficiente y eficaz revisión a los vehículos particulares y del servicio de transporte público en todo el país.

- III. Los Gobiernos Autónomos Municipales serán los encargados de supervigilar el cumplimiento de las disposiciones emitidas en la Ley Municipal No. 15 de Transporte y Tránsito Urbano, debiendo emitir la correspondiente, Tarjeta Municipal de Operación Vehicular: Documento que autoriza la circulación de un vehículo motorizado por las vías del Municipio de La Paz, cuyo operador cuenta con una autorización para prestar el servicio público de transporte urbano de pasajeros.
- IV. Los Gobiernos Autónomos Municipales no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la Revisión Técnica Vehicular, la revisión de la emisión de gases contaminantes y la documentación respectiva de cada motorizado.

TÍTULO II

PROCESOS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

CAPÍTULO TERCERO

PROCEDIMIENTOS GENERALES

ARTÍCULO 7. (PROCESO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR). Comprende las siguientes etapas:

- a. Registro y Verificación Documentaria estará a cargo de la Policía Boliviana.
- b. Inspección visual y mecánica a cargo de los Centros de Revisión Técnica Vehicular previa verificación documentaria realizada por la Policía Boliviana.
- c. Los Gobiernos Autónomos Municipales serán los encargados de emitir la correspondiente Tarjeta Municipal de Operación Vehicular a los motorizados que hayan aprobado la Revisión Técnica Vehicular.

ARTÍCULO 8. (REGISTRO Y VERIFICACIÓN DOCUMENTARIA). Esta será verificada por la Policía Boliviana a través del Organismo Operativo de Tránsito, debe solicitar al propietario o conductor y verificar los siguientes documentos:

- a. Tarjeta de Propiedad o Registro Único Automotor (RUA).
- b. Certificado vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

- c. En el caso de vehículos del servicio de transporte terrestre, certificado de pasajero seguro o tarjeta de operaciones, según corresponda a la modalidad del servicio que presta.
- d. Informe de la Revisión Técnica Vehicular, únicamente en caso de tratarse de una Revisión Técnica Vehicular.
- e. Certificado de antecedentes del vehículo, propietario y/o conductor.
- f. De encontrarse conforme la documentación, se procederá a la Revisión Técnica Vehicular.

ARTÍCULO 9. (EXPEDIENTE TÉCNICO).

- a. El Centro de Revisión Técnica Vehicular deberá llevar un expediente técnico, físico o digital por cada vehículo sometido a la Revisión Técnica Vehicular, en el cual se debe incorporar la información correspondiente al registro del vehículo, la revisión documentaria, la inspección visual y mecánica.
- b. En caso que el vehículo haya aprobado la Revisión Técnica Vehicular se deberá adjuntar al expediente técnico copias del Informe de Revisión Técnica Vehicular y del Certificado de Revisión Técnica Vehicular.

ARTÍCULO 10. (REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DE OFICIO O A SOLICITUD DEL PROPIETARIO).

- a. El Ministerio de Transportes, de oficio o a solicitud del propietario del vehículo, en el caso de un accidente vehicular o discrepancia en el contenido del Informe de Revisión Técnica Vehicular, podrá disponer que se efectúe una nueva revisión técnica vehicular, con la finalidad de establecer si éste se encuentra o no en condiciones para transitar.
- b. La revisión antes citada estará a cargo de otro Centro de Revisión Técnica Vehicular y el pago de derecho de este peritaje será asumido por el propietario del vehículo.

ARTÍCULO 11. (OBLIGACIÓN DE INFORMAR).

- a. Los Centros de Revisión Técnica Vehicular, por medio informático, pondrán a disposición del Ministerio de Transportes, el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana, el registro de los vehículos objeto de revisión, especificando los resultados de las revisiones técnicas.

- b. El Ministerio de Transportes, el Gobierno Autónomo Municipal y la Policía Boliviana a partir de la información remitida por los Centros de Revisión Técnica Vehicular en reunión de coordinación evaluarán el proceso de revisión de los vehículos, debiendo subsanar observaciones de aquellos vehículos que no hayan cumplido dicha obligación.
- c. La relación de vehículos comprendidos en los supuestos antes descritos será informada al Organismo Operativo de Tránsito, de encontrar el vehículo transitando, procederá a la captura e internara a las oficinas de esta.

ARTÍCULO TRANSITORIO

El presente Proyecto de Ley servirá como base y referencia al Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular hacer creada por Ley, para estos efectos.

DISPOSICIONES ABROGATORIAS Y DEROGATORIAS

ÚNICA.

Se abrogan y derogan todas las disposiciones contrarias al presente Proyecto de Ley.

Es dada en la Sala de Sesiones de la Asamblea Legislativa Plurinacional, a los cinco días del mes de agosto del año dos mil doce.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla, como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia.

Fdo. Presidente Cámara de Senadores

Fdo. Presidente Cámara de Diputados

Fdo. Senador Secretario

Fdo. Diputado Secretario

POR TANTO, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley del Estado Plurinacional de Bolivia

**Fdo. JUAN EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA**

BIBLIOGRAFÍA

- BRIONES, GUILLERMO, la Investigación Social y Educativa, Colombia, 1992
- CABANELLAS DE TORRES, GUILLERMO, 1984. "Diccionario Jurídico Elemental." Edit. Heliasta S.R.L. Buenos Aires Rep. de Argentina.
- HERNÁNDEZ, FERNÁNDEZ, SAMPIERI, Metodología de la investigación, Ed. Graw-Hill, Colombia, 1999.
- Norma Ambiental 62002 Calidad de Aire y Emisión de Fuentes Móviles.
- FLORES, MISAEL, Profesor de Ciencias Políticas, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- HEGEL, G. W. F., Enciclopedia de las Ciencias Filosóficas, Madrid, Alianza. (1997)
- MORA RUBIO, JUAN (1990), Mundo y conocimiento, México, UAM-Iztapalapa.
- MAZORA, MARTÍN (2003), La sociedad civil en Hegel, Buenos Aires, Ediciones del Signo
- MENOTTI, Editorial De Palma, Buenos Aires, Argentina 1999.
- MOSTAJO, MACHICADO, MAX, "Seminario Taller de Grado"; La Paz – Bolivia, 2005.
- OSSORIO, MANUEL, 1981. "Dicc. de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales." Talleres Gráficos FA. VA. RO. y F., Buenos Aires, Rep. de Argentina.

Paginas web consultados:

- <http://imagenesbolivianas.blogspot.com/2011/10/inspeccion-tecnica-vehicular-se-amplio.html>
- La Brújula – Radio Cáritas – www.caritas.com
- www.portalpatriotico.cjb.net
- www.monografias.com/jurídico/deber-juridico-moral.shtml
- www.monografias.com/.jurídico.../deber-juridico-moral.shtml
- [www. Wikipedia](http://www.Wikipedia)
- http://www.la-razon.com/ciudades/Ansclapol-emergencia-edil-transporte-transito_0_1577842242.html

- <http://www.la-razón/>domingo 22 de enero de 2012
- <http://www.la-razón/> domingo 20 de mayo de 2012

Medios de prensa consultados:

- La Razón, viernes 1 de enero de 2010
- La Razón, miércoles 6 de enero de 2010
- La Razón, sábado 9 de enero de 2010
- La Razón, lunes 18 de enero de 2010
- La Razón, jueves 28 de enero de 2010
- La Razón, martes 14 de octubre de 2010
- GAIA Noticias, La Paz, 11 de mayo de 2011
- La Razón, noviembre de 2011
- La Razón, viernes 23 de diciembre de 2011
- La Razón, domingo 25 de diciembre de 2011
- La Razón, martes 27 de diciembre de 2011
- La Razón, sábado 31 de diciembre de 2011
- La Razón, domingo 22 de enero de 2012
- La Razón / ABI / La Paz 02:22 / 05 de febrero de 2012
- La Razón, viernes 13 de abril de 2012
- La Razón, domingo 22 de abril de 2012
- La Razón, domingo 20 de mayo de 2012
- AFP, Jueves 19 de abril de 2012
- La Gaceta Jurídica, viernes 20 de abril 2012
- El Diario, domingo 05 de Junio de 2012

Normativa legal consultada:

- Gaceta Oficial de Bolivia, Estado Plurinacional de Bolivia, Constitución Política del Estado Plurinacional, Ley de 07 de febrero de 2009.
- Gaceta Oficial de Bolivia: Ley General de Transportes, Ley 165
- Gaceta Oficial de Bolivia: Ley Marco de Autonomías

- Policía Boliviana: Instructiva No. 04/2010-Procedimientos de la Inspección Técnica Vehicular 2010
- Gobierno Autónomo Municipal de La Paz: Ley Municipal de Transporte

ANEXOS

ANEXO 1

U M S A
FAC. DERECHO Y CS. POLÍTICAS
INST. DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS

CUESTIONARIO

1.- ¿CREE USTED QUE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PARTICULAR, QUE VIENE REALIZANDO EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO ES?

A) BUENA B) MALA C) NO SABE

2.- ¿CREE USTED QUE LA ACTUAL INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR QUE REALIZA EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO EN TALLERES IMPROVISADOS EN CALLES Y PLAZAS SON?

A) BUENA B) MALA C) NO SABE

3.- ¿CREE USTED QUE LOS PUESTOS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR ACTUAL ESTAN EQUIPADOS ADECUADAMENTE?

A) SI B) NO C) NO SABE

4.- ¿CREE USTED QUE EL PERSONAL MECÁNICO QUE REALIZA LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR ES PROFESIONAL?

A) SI B) NO C) NO SABE

5.- ¿CREE USTED QUE LA ACTUAL INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO Y PARTICULAR DEBE SER MAS RIGUROSA?

A) SI B) NO C) NO SABE

6.- ¿CONOCE USTED LA LEY Nº 065 DE TRANSPORTES, EN LO REFERENTE A LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL SERVICIO DE TRANSPORTES?

A) SI B) NO C) NO SABE

7.- ¿CONOCE USTED LA LEY MUNICIPAL DE "TRANSPORTE PÚBLICO URBANO"?

A) SI B) NO C) NO SABE

8.- ¿CREE USTED QUE ES IMPORTANTE MODERNIZAR LA ACTUAL INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR, CON TALLERES MODERNOS Y ESPECIALIZADOS?

A) SI B) NO C) NO SABE

9.- ¿CREE USTED QUE SE DEBE PROPONER UNA NORMATIVA ESPECIFICA PARA UNA ADECUADA INSPECCIÓN TECNICA VEHICULAR?

A) SI B) NO C) NO SABE

10.- ¿ESTA USTED DE ACUERDO QUE SEA EL GOBIERNO MUNICIPAL AUTÓNOMO, EN COORDINACIÓN CON EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA BOLIVIANA, SEAN LOS PRINCIPALES RESPONSABLES DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR, OBSERVANDO LO DISPUESTO EN LA LEY DE TRANSPORTES No. 165?

A) SI B) NO C) NO SABE

ANEXO 2 INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR EXIGE SEIS REQUISITOS INDISPENSABLES

Por: MARÍA MENA M. mmena@opinion.com.bo | 25/10/2011 | Ed. Imp.



En los puntos de control existen largas filas de vehículos esperando obtener la roseta vehicular. Es necesaria la presencia física del conductor y del vehículo en la inspección técnica vehicular para que los datos ingresen a un sistema digitalizado. A parte, se debe cumplir una serie de requisitos para acceder a la roseta.

El director de la Dirección Departamental de Fiscalización y Recaudaciones, coronel Nataniel Rojas, señaló que la principal dificultad que tropieza el personal de la DDFR y Tránsito, en los siete puntos de inspección, es que los conductores no cumplen todos los requisitos a pesar que son los mismos de otras gestiones.

El único requisito novedoso es la obligatoriedad de la presencia física del vehículo y del propietario para tomar fotos de ambos.

Además, antes la inspección era más ágil porque el personal de la DDFR y de Tránsito no utilizaba el sistema digitalizado. En cambio ahora se debe emplear todo un procedimiento técnico para la revisión de los motorizados.

Rojas resaltó que para no hacer filas innecesarias los conductores deben conocer los requisitos y de esta forma acceder a la roseta. La Dirección Departamental de Fiscalización y Recaudaciones aumentó los equipos para la revisión de los autos y amplió el horario de atención debido a la demanda.

Foto del auto y conductor

Los requisitos son:

- 1.- La presencia del vehículo y el conductor. El trámite se realiza en forma personal.
- 2.- La boleta de depósito a Prodem (Bs 30 para privados y Bs 20 para públicos).
- 3.- Fotocopia y original del certificado de registro de propiedad también conocido como RUA (Registro Único Automotor). Para acceder al RUA no debe existir multas por infracciones en Tránsito.
- 4.- Extintor y botiquín de primeros auxilios.
5. El auto debe estar en buenas condiciones en relación a las luces, frenos, sistema eléctrico y otros detalles técnicos.
- 6.- Por último, fotocopia del carnet de identidad del propietario.

ANEXO 3

POLICÍA ABRE NUEVO PERIODO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

La Policía Boliviana decidió ayer abrir un nuevo periodo de inspección técnica vehicular; del 6 hasta el 20 de febrero de 2012 para los rezagados, aunque con el pago previo de una multa de Bs 20, se informó⁸⁸.

El incremento del parque automotor en Bolivia, que asciende a 900 mil vehículos, y la solicitud de los usuarios fueron esgrimidos como argumentos por la institución policial.

El director Nacional de Fiscalización y Recaudaciones de la Policía Boliviana, coronel Antonio Ortiz, informó a ABI que “la ampliación rige a partir del lunes a nivel nacional, luego de haber registrado al 31 de enero cerca de 639 mil vehículos en la inspección técnica vehicular”.

El Comando General de la Policía, a través de la Dirección Nacional de Fiscalizaciones y Recaudaciones y el Organismo Operativo de Tránsito, emitió un comunicado para recordar a los interesados los requisitos que deben cumplir.

En el nuevo periodo, que empieza este lunes en el que se prevé registrar unos 260 mil motorizados, los conductores deben acudir a los puntos de inspección y presentar los siguientes documentos: la boleta de depósito en Prodem, fotocopia del RUAT, fotocopia de la cédula de identidad. La presencia física del vehículo es indispensable. Además, en el punto de inspección debe cancelar la multa de Bs 20, previa extensión de la papeleta valorada.

Concluida la inspección en su segunda ampliación, la Policía a través de sus unidades operativas, como la Unidad Operativa de Tránsito, iniciará los controles y la aplicación de las sanciones que correspondan.

⁸⁸La Razón / ABI / La Paz 02:22 / 05 de febrero de 2012

ANEXO 4

Fecha: 2011-10-19

INSPECCIÓN vehicular cambia de modalidad seguridad

LA PAZ

Cambio

La inspección técnica vehicular, que ejecuta el Organismo Operativo de Tránsito desde el 29 de septiembre y que tiene distinta modalidad a la del año pasado, causó la molestia de los propietarios de motorizados.

En el departamento de La Paz se estima que existen aproximadamente 160 mil vehículos que deben pasar por el proceso de fiscalización para conseguir la roseta de inspección técnica vehicular.

Sin embargo, el nuevo sistema implementado por las autoridades de la Policía Boliviana, por el número de placa, causa la molestia y denuncia de los conductores que tuvieron que hacer largas filas para poder conseguir la roseta en los plazos señalados.

“Es imposible acceder a la inspección vehicular con este nuevo sistema que causa largas filas de vehículos. Yo, desde hace más de 24 horas, estoy peregrinando por conseguir la roseta”, expresó Óscar Siles (propietario).

Por su parte, el coronel Victoriano Tórrez, jefe de la División de Accidentes de Tránsito, informó a los medios de comunicación que el cambio de modalidad de la inspección vehicular es una instructiva de la Dirección Nacional de Fiscalización y Recaudación (DNFR) de la Policía Boliviana. En ese sentido, afirmó que los conductores tienen la obligación de acatar las disposiciones con el objetivo de que en el futuro no se produzcan accidentes fatales por fallas mecánicas.

El costo de la inspección, para este año, de los vehículos particulares llega a la suma de 30 bolivianos por la roseta, mientras que los vehículos públicos sólo pagarán 20 bolivianos.

Las rosetas llevan números correlativos de control, y para el registro también se toma en cuenta el número de placa del vehículo.

El período de la inspección fue desde el 29 de septiembre al 22 de octubre para las placas terminadas en 1, 2, 3 y 4. Del 24 de octubre al 19 de noviembre será para las placas terminadas en 5, 6 y 7. Del 21 de noviembre al 17 de diciembre, las placas terminadas en 8, 9 y 0, en los horarios de lunes a viernes de 08.30 a 16.30, y sábados de 08.00 a 13.00.

ANEXO 5

ACCIDENTES POR FALLAS MECÁNICAS SE DUPLICARON

Los accidentes de tránsito por fallas mecánicas, en La Paz, se duplicaron en el primer semestre de este año, respecto del mismo periodo de 2007, es decir, la cifra se elevó de 37 a 61 casos. El control técnico de los motorizados está a cargo de la Dirección de Recaudaciones de la Policía Nacional, a pesar de que la institución, verde olivo, cuenta con personal especializado para esa tarea en la Unidad Operativa de Tránsito.

El jefe de la División Accidentes de esa repartición policial, coronel Augusto Angulo, dijo que para realizar esas inspecciones, Recaudaciones contrata a un equipo especializado de mecánicos.

La entidad policial cobra 15 bolivianos por la roseta de revisión técnica. Esta verificación es obligatoria una vez por año para los vehículos privados y dos para los del servicio público.

En los talleres habilitados para este efecto, los mecánicos revisan el estado de los frenos, los parabrisas, entre otros.

Según fuentes policiales, de la venta del sticker en el transporte público, el gremio de los choferes se queda con el 15 por ciento y el resto es para la Policía.

Medidas preventivas

Angulo explicó que si bien el control está a cargo de otra repartición de la Policía, la División de Accidentes realiza cursos de prevención con los choferes del transporte público para reducir los índices de accidentes.

En esos talleres de capacitación, la Unidad de Tránsito orienta a los conductores en primeros auxilios, relaciones humanas y también en la necesidad de que el vehículo sea sometido a controles técnicos.

El Área de Investigaciones, de esa repartición policial, identificó que las fallas mecánicas se presentan en el sistema del motor, en el de polución, de flexión, de suspensión, de dirección, de frenos y en el alumbrado eléctrico.

Debido a las condiciones topográficas de la sede del Gobierno, la mayoría de los accidentes, dijo Angulo, se deben a problemas en el sistema de frenos.

Por ello, la autoridad policial consideró de vital importancia que se haga una revisión periódica de los motorizados, especialmente en los del servicio público, que operan hasta 24 horas.

“La periodicidad, en la revisión del sistema de frenos en La Paz es distinta con respecto a, por ejemplo, Santa Cruz; hay una diferencia, porque el desgaste es mayor por la topografía”.

Otra de las causas para los siniestros es la falla en el sistema de tracción, es decir, en las llantas o el aro del vehículo. Según la autoridad, por las condiciones socio económicas la renovación de las llantas no es periódica y se realiza cuando éste accesorio presenta alguna falla. A ello se suma que los choferes adquieren este artículo de segunda mano.

Otro de los desperfectos se presenta en el sistema de dirección, atribuible a la transformación de los volantes de vehículos “chutos”, lo que, según el jefe de la División Accidentes, puede ocasionar algún tipo de deficiencia porque se hace una adaptación artesanal.

Siniestros

Tránsito identificó 10 causas de accidentes de automóviles en el departamento de La Paz.

Uno de ellos es por fallas mecánicas, otro por embriaguez, le sigue la imprevisión del conductor.

A estos hechos, se suma la imprudencia del peatón y el estacionamiento peligroso.

En la lista de hechos, también figura el factor climático y la omisión de señales de tránsito.

El exceso de velocidad es otra causa, la carencia de luces y desacato a disposiciones de Tránsito.

Por estos hechos, a junio de 2007, se reportaron un total de 4.511 casos, frente a 4.161 en 2008⁸⁹.

Martes, 14 de octubre de 2010.

⁸⁹La Razón Martes, 14 de octubre de 2010

ANEXO 6

11/05/2011



La Paz, mayo 11 (GAIA Noticias) En conmemoración al día mundial de seguridad vial, autoridades policiales realizaron una evaluación sobre la realidad de Bolivia con relación a esta problemática, análisis que determinó la ausencia de una cultura de seguridad vial por parte de conductores, pasajeros y peatones.

Según el Comandante del Organismo Operativo de Tránsito, Cnel. Waldo Avendaño, los choferes en Bolivia solo respetan en 10% de las disposiciones establecidas dentro del Código de Tránsito, 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.

La autoridad policial también precisó 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.

Por su parte, el Comandante Departamental de la Policía de La Paz, Cnel. Roberto Torres, señaló que los agentes de parada y la policía caminera, no cuentan con los equipos necesarios para garantizar un control estricto a los transportistas en avenidas, calles y carreteras, por lo que a pesar de los esfuerzos policiales, la situación sería “preocupante”.

Un reciente reporte de la División de Accidentes de Tránsito, señala que solo durante el último fin de semana largo, por el feriado del primero de mayo, habrían perdido la vida 20 personas en 52 accidentes carreteros.

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 viales⁹⁰.

⁹⁰La Paz, mayo 11 (GAIA Noticias)

ANEXO 7

Jueves 19 de abril de 2012

ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN BOLIVIA DEJA UNOS 15 MUERTOS Y 20 HERIDOS 08:44 am - AFP

El siniestro, aún en investigación, se produjo el miércoles en la serpenteante ruta de tierra apisonada La Paz-La Asunta.

La Paz, Bolivia

Un accidente vial dejó unos 15 fallecidos y 20 heridos en la carretera entre La Paz y el valle subdandino de la región de Yungas en Bolivia, informó este jueves a la AFP la oficina de informaciones de Tránsito de la Policía.

"Hasta el momento tenemos registrados 15 fallecidos y 20 heridos, es el informe provisional, porque parece que hay más fallecidos", informó la oficina de Tránsito de La Paz.

El siniestro, aún en investigación, se produjo el miércoles en la serpenteante ruta de tierra apisonada La Paz-La Asunta, en la región de Yungas, principal región cocalera de Bolivia.

Un bus con 40 pasajeros se habría precipitado por fallas mecánicas a un barranco.

"Tenemos unos 20 heridos sólo en nuestro hospital Arco Iris", dijo a la AFP el director del nosocomio privado, Fernando Arispe, quien acotó que también hay "heridos graves, con fracturas expuestas de cráneo, tórax y miembros superiores o inferiores".

En el valle de Yungas se registran accidentes con frecuencia, pues la vía es angosta, serpenteante, de tierra y afectada por malos temporales, por lo que también es conocida como "carretera de la muerte"⁹¹.

⁹¹Jueves 19 de abril de 2012 AFP

ANEXO 8

TRES ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN SÓLO 24 HORAS DEJAN CINCO MUERTOS Y 13 HERIDOS

05 de Junio de 2012, 06:42

El director de la División Accidentes de Tránsito, coronel Victorino Torres, hizo conocer que el lunes fue un día fatídico, debido a que en el departamento de La Paz, se registraron tres hechos que dejaron un saldo de cinco muertos y trece heridos.

El primer hecho se produjo aproximadamente a horas 7:00 en la carretera La Paz-Chulumani, altura Urujara bajo, donde una vagoneta marca Toyota con placa de control 2593-PNP, color plomo, conducido por José Poma Choque, se desbarrancó aproximadamente a 200 metros de profundidad.

En el hecho resultaron cinco personas heridas y una persona desaparecida (Belisario Silva Vera, de 63 años de edad), de quien solamente fueron encontrados sus pertenencias y documentos personales en el lugar del hecho.

Los heridos fueron trasladados al Hospital Arco Iris de la zona de Villa Fátima, donde pudo conocerse el diagnóstico médico que mencionaba que la mayoría tenía hematomas y fracturas.

Las investigaciones y de acuerdo a las versiones de los propios protagonistas del accidente, las causas se habrían originado por fallas mecánicas en el motorizado.

En el segundo accidente aproximadamente a horas 8:30, camino Río Abajo, altura comunidad Taipichullu, un trufi que trasladaba a estudiantes y padres de familia de la unidad educativa "Sagrada Familia", sufrió un vuelco de campana, perdiendo la vida dos estudiantes. Resultaron heridos seis alumnos junto a dos padres de familia.

Los heridos fueron llevados a un nosocomio de la zona Sur mientras que los cuerpos de los fallecidos fueron depositados en la morgue del Hospital de Clínicas de la zona de Miraflores.

Finalmente, un tercer hecho se registró aproximadamente a las 7:15 en la carretera Sorata - La Paz, cuando un minibús y una motocicleta colisionaron causando tres personas fallecidas.

Heriberto Vargas Cayna de 45 años de edad que conducía el minibús con placa de control 1650-ZRI, marca Toyota de servicio público perteneciente al sindicato "Trans. Unificada Sorata", fue a colisionar con una motocicleta conducida por Santiago Sacari Condori de 59 años de edad, quien llevaba como acompañante a Francisca Vargas Condori de 53 años, quienes producto del impacto cayeron por el barranco en ese sector de la carretera, donde fallecieron.

En el presente caso las investigaciones, mencionan que el accidente se originó como resultado de la imprudencia de ambos conductores.

El coronel Torres, encargado de la División Accidentes, señaló que en el caso de los dos primeros hechos con muerte se investigarán para establecer responsabilidades, en tanto, el caso fue conocido por la fiscal de la División Accidentes de la instancia policial⁹².

⁹² Diario, 05 de junio de 2012

ANEXO 9

ANSSCLAPOL, EN EMERGENCIA CONTRA LA LEY EDIL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO.

La Asociación Nacional de Suboficiales, Sargentos, Clases y Policías (Anssclapol) se declaró en emergencia porque considera que el proyecto de Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, aprobado ayer por la II Cumbre Social, les quita competencias.

“Nosotros respetamos las funciones administrativas de la Alcaldía y pedimos que respete a la Policía. En una revisión del documento se observa que hay usurpación de competencias y por eso estamos en estado de emergencia”, informó el presidente de Anssclapol, suboficial segundo Édgar Ramos.

Los policías de bajo rango también observan que el proyecto de ley que el Concejo comenzará a tratar desde la próxima semana está “destinado a captar recursos económicos” en detrimento de su institución.

El proyecto de Ley Municipal de Transporte y Tránsito, que tiene 106 artículos, fue consensuado con la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros (CUTUP), y ayer fue aprobado por la II Cumbre Social para un mejor transporte en La Paz, en la que participaron delegados de 150 instituciones de la ciudad.

En el evento estaba prevista la participación del Comando Departamental de la Policía y en representación de esa institución asistió el subcomandante, coronel Johnny Troncoso, acompañado de una treintena de efectivos.

Sin embargo, el grupo se retiró tras dar a conocer que el comandante nacional de la Policía, general Jorge Santiesteban, remitió una nota al alcalde, Luis Revilla, en la que plantea una reunión para hacerle conocer sus objeciones al proyecto de ley.

La autoridad edil adelantó que acudirá a la reunión con el Comandante de la Policía para conversar sobre el proyecto y mencionó que sus observaciones podrían ser incluidas durante el tratamiento de la norma en el Concejo. “La Policía tiene observaciones al conjunto del proyecto de Ley de Transporte, por lo que se deberá conocer cuáles son las observaciones específicas”, dijo Revilla.

“Ustedes saben que hemos tenido desavenencias con la Policía sobre este tema, en particular sobre el control de tránsito”, recordó. La presidenta del Concejo, Gabriela Niño de Guzmán, adelantó que la próxima semana comenzará el tratamiento de la norma.

Aunque aún no se definió cuándo se realizará la reunión entre la Policía y la Alcaldía, Ramos dijo que la Anssclapol participará de este encuentro. “Queremos explicar cómo esta norma nos afecta a los oficiales de bajo rango y por eso estaremos atentos a cualquier decisión”.

“La autoridad municipal competente generará mecanismos y espacios de participación y control social del servicio público del transporte, según reglamento municipal específico que establezca el alcance y resultados respecto al control social”, señala parte del texto redactado ayer en la II Cumbre Social Para un Mejor Transporte en La Paz.

El secretario ejecutivo de la Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros (CUTUP) de La Paz, Gonzalo Millares, reiteró que su gremio no está contra el Control Social. “Lo que pedimos es que este trabajo se realice con varios sectores y de manera coordinada”.

“Esta ley tiene consensos que permitirán garantizar su cumplimiento”, destacó el alcalde de La Paz, Luis Revilla⁹³.

⁹³http://www.la-razon.com/ciudades/Anssclapol-emergencia-edil-transporte-transito_0_1577842242.html

ANEXO 10

CHOFERES RECHAZAN LA LEY MUNICIPAL DE TRANSPORTE

La Central Única de Transporte Urbano de Pasajeros (CUTUP); de La Paz rechazó ayer la Ley Municipal de Transporte y Tránsito Urbano, sancionada por el Concejo; porque afirma el documento consensuado con su gremio fue modificado en un 50%.

Participación. Millares estuvo presente en la II Cumbre del Transporte.

El miércoles, el Legislativo edil terminó el tratamiento de la ley de transporte, la primera en todo el país, y la remitió al Ejecutivo municipal para su promulgación. “Nos ha sorprendido que se apruebe una ley que tuvo modificaciones de más de 38 artículos luego de la II Cumbre Social del Transporte. Si a eso se suma que el Concejo hizo otras modificaciones, entonces estamos hablando de que se hizo cambios en un 50% de la base consensuada con los choferes”, dijo Gonzalo Millares, ejecutivo de la CUTUP.

La principal preocupación de los conductores está referida al actual divorcio entre la Alcaldía y la Policía. Al no existir un trabajo coordinado entre ambas instituciones, temen que se les imponga una doble sanción.

“Esta ley le ha dado competencias a la Alcaldía en infracciones y sanciones; y también le da competencias a la Policía, lo que nos hace pensar que va a haber doble sanción. Por ello, los choferes estamos en contra de la norma”, agregó el dirigente, quien luego anunció un ampliado de emergencia para la próxima semana. Sin embargo, el artículo 106 de la norma prohíbe de manera específica la doble sanción.

“Los actores del Sistema de Movilidad Urbana que incurran en las infracciones leves, graves y gravísimas descritas en la presente Ley, de ninguna manera serán sancionados por dos instancias o instituciones, por un mismo hecho”, dice el citado artículo, cuya redacción fue incluida a petición precisamente de la CUTUP durante la II Cumbre Social para un Mejor Transporte en La Paz.

El miércoles 11, el comandante del Organismo Operativo de Tránsito, coronel Carlos Gutiérrez, anticipó el fracaso de su implementación porque no hubo coordinación con la fuerza pública. La Policía sostiene que la Alcaldía usurpa sus competencias. Ayer, el alcalde Luis Revilla le pidió “calmarse” y luego le recordó que la entidad no delibera sobre las leyes, sino las hace cumplir.

“Tengo que recibir la ley que aprobó ayer (el miércoles) el Concejo, revisarla y a partir de ello llevar adelante el acto de promulgación”, añadió Revilla. Para iniciar la implementación de la ley se trabajará en los reglamentos de rutas y recorridos, y de tarifas.

Alcaldía prevé asumir la inspección técnica

La presidenta del Concejo, Gabriela Niño de Guzmán, afirmó ayer que se prevé que la Alcaldía tome las riendas y administre la inspección técnica vehicular, en la medida que se vaya implementando la Ley del Transporte.

“La ley municipal está en el marco de la CPE, que señala que es de competencia exclusiva de los municipios el transporte urbano, su ordenamiento y administración. En ese concepto consideramos que se incluye la revisión tecnicomecánica y de emisiones contaminantes”, dijo.

La autoridad explicó que la norma municipal sobre este tema será trabajada cuando el Gobierno nacional apruebe los decretos reglamentarios de la Ley General del Transporte.

“Cuando eso suceda, el municipio de La Paz prevé ejercer la revisión tecnicomecánica y de emisiones”, recalcó. Ese trabajo podría ser asumido directamente o a través de terceros. La venta de la roseta de inspección es una fuente de ingresos policiales⁹⁴.

⁹⁴La Razón 13 de abril de 2012

ANEXO 11

1.176.812 vehículos circulan en Bolivia

Por Lidia Mamani - La Prensa - 3/10/2012

VEHÍCULOS. Un efectivo de Tránsito controla la circulación vehicular del transporte, en La Paz. - Lidia Mamani La Prensa

El parque automotor tuvo un aumento del 14% desde septiembre de 2011 a 2012.

A septiembre de este año, el parque automotor de Bolivia cuenta con 1.176.812 vehículos que circulan por las diferentes regiones, informó ayer la directora ejecutiva del Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT), Nancy Bolaños. Esto significa que en Bolivia hay un auto por cada ocho personas. Bolaños explicó que hasta el noveno mes de 2011 se inscribieron 1.029.472 vehículos, mientras que en similar periodo de 2012, se registraron 1.176.812. Ese dato representa un incremento de 147.340 vehículos, lo que significa un aumento del 14 por ciento.

Mencionó que el parque automotor de 2011 fue de 1.082.981 vehículos registrados en la base de datos del RUAT. En 2010, la cantidad de vehículos inscritos fue de 961.223 unidades. En consecuencia, entre el anteaño pasado y 2011, el crecimiento del parque automotor se cifró en unos 200.000 motorizados.

Las motocicletas ganan espacio en el país, pues en el quinquenio comprendido entre 2007 y 2011, su número creció en 201 por ciento, mientras que hay 76% más de vagonetas y 28% más de automóviles.

El comportamiento Del eje troncal. Bolaños informó que el departamento que tiene la mayor cantidad de vehículos es Santa Cruz, en donde se registraron hasta el anterior mes 365.542 unidades, mientras que en 2011 llegó a 327.917; en el segundo lugar se ubica La Paz con 294.494 vehículos, después de que un año antes tuvo 275.086, y tercero es Cochabamba con 269.853 autos, después de tener 252.965.

La autoridad destacó que el liderazgo de Santa Cruz se debe a que es el departamento en donde hay mayor registro, además de que la nacionalización de mototaxis permitió el crecimiento.

Resaltó, además, que en Pando sólo habían registrados 22 vehículos, pero este número se incrementó a 992, debido a que muchos usuarios manejaban sus autos sin registro en la Zona Franca.

Otro municipio que tuvo un crecimiento significativo es Trinidad, ya que, con relación a 2011, cuando hubo 15.919 vehículos, ahora tiene 20.157. Bolaños recalcó que al igual que en Santa Cruz, esto se debe a la inscripción de mototaxis que anteriormente carecían de carácter legal.

67.197 vehículos indocumentados nacionalizó la Aduana en 2011, proceso que permitió el aumento del parque automotor.

El RUAT es una institución descentralizada que se encarga de desarrollar sistemas informáticos para que los gobiernos municipales, la Policía Nacional y el Ministerio de Economía cumplan con sus funciones, explicó ayer la directora ejecutiva de esa unidad, Nancy Bolaños.

“Nosotros administramos la información que ellos capturan a través de las declaraciones que realizan los contribuyentes en los municipios”.

"A excepción del gran registro que hubo de los mototaxis y tramitaron sus placas, y la Ley 133 que permitió la legalización de autos indocumentados, en general el parque automotor creció a un ritmo normal en comparación con los años anteriores"⁹⁵.

⁹⁵ Lidia Mamani - La Prensa - 3/10/2012

ANEXO 12

EL TRÁFICO VEHICULAR EN LA PAZ

La Razón / Guadalupe Tapia / La Paz, 02:04 / 22 de enero de 2012

Según las Estadísticas del Parque Automotor documento elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y publicado en diciembre del año pasado en 2000 en la urbe paceña había 83.363 coches.

Una década después, la cifra se duplicó y la cantidad saltó a 166.632 vehículos. A esta cifra se deben sumar los coches nacionalizados en el marco de la Ley 133 de Saneamiento Legal de Vehículos Indocumentados, promulgada el 8 de junio de 2011.

El director de Recaudaciones del Gobierno Municipal, Roger Cortés, informó que hasta diciembre de 2011 se habían registrado en la ciudad de La Paz alrededor de 2.700 coches regularizados. “Se prevé que esa cifra se incremente, porque existen más movilidades que deben ser nacionalizadas”.

La suma del parque automotor hasta 2010 y los nuevos registros debido a proceso de nacionalización muestra que en la urbe existen, al menos, 169.332 coches.

Según la red de Monitoreo de la Calidad del Aire (MoniCA), 80% del parque automotor contamina el aire de la ciudad de La Paz. Los vehículos que tienen una antigüedad de 18 años son los más contaminadores⁹⁶.

⁹⁶ La Razón / Guadalupe Tapia / La Paz, 02:04 / 22 de enero de 2012

ANEXO 13

La Razón / Guadalupe Tapia / La Paz, 00:00 / 20 de mayo de 2012

Según datos de la Alcaldía, más de 200 mil motorizados circulan a diario por las calles de La Paz, de los que el 50% atraviesa el centro paceño. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística (INE) para el 2000 en la ciudad existían 6.393 minibuses, y para 2010, la cifra llegó a 15.207 unidades; o sea un crecimiento del 137%.

Según la Unidad de Sistemas Viales de la comuna, en La Paz existen 540 líneas de transporte, de la que 255 atraviesan la Avenida Mariscal Santa Cruz y San Francisco, vías que podrían ser utilizadas para el La Paz-Bus.

Según estadísticas sobre el parque automotor en la urbe paceña, éste llegaba a 83.363 unidades en 2000. Una década después (2010) la cifra se incrementó a 166.632, lo que significa un crecimiento sostenido del 90%⁹⁷.

⁹⁷ La Razón / Guadalupe Tapia / La Paz, 00:00 / 20 de mayo de 2012

ANEXO 14

ANTEPROYECTO DE NORMA BOLIVIANA APNB 169011

Revisión técnica vehicular – Procedimientos para la revisión de las condiciones técnico-mecánicas del vehículo.

INTRODUCCIÓN

Bolivia se establece la Ley General de Transporte (Ley Nro. 165 del 16 de agosto de 2011) como el marco legal para la Revisión Técnica Vehicular.

1. Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular

La Revisión Técnica Vehicular se establece como un Sistema Nacional, que será administrado por una entidad de competencia nacional del nivel central del Estado. Esta entidad tendrá las funciones exclusivas destinadas a: regular, reglamentar, supervisar y fiscalizar la operación del Sistema en todo el país (Artículo 219, párrafo I).

2. Los Centros de Revisión Técnica Vehicular

Los Centros de Revisión Técnica Vehicular serán los responsables de realizar la inspección técnica de vehículos bajo estándares uniformes.

Sus condiciones de operación estarán reglamentadas y autorizadas por la entidad competente establecida por el Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular (Artículo 220, párrafo 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 estándares establecidos en normativa específica (Artículo 222, párrafo I).

Los Centros de Revisión Técnica Vehicular y sus respectivas líneas de inspección estarán conectados en red y tiempo real con el Centro Informático de Control Nacional de revisión técnica vehicular (Artículo 222, párrafo II).

3. Control vial de la Revisión Técnica Vehicular

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

4. La revisión técnica vehicular integral

Establece que la Revisión Técnica Vehicular tiene un enfoque integral en aspectos técnico-mecánicos y ambientales de los vehículos de acuerdo a normativa específica establecida por la Autoridad Competente (Artículo 220, párrafo II).

5. Aplicación y obligatoriedad

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

1 OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN

Esta norma establece los procedimientos para la revisión técnico-mecánica para los vehículos automotores a ser aplicada en los Centros de Revisión Técnica Vehicular habilitados por la Autoridad Competente del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular.

Los procedimientos, métodos, límites máximos permisibles y criterios de evaluación establecidos en la presente norma tienen por objeto primordial garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basadas en los criterios de diseño y fabricación de los mismos; además, comprobar que cumplen con las normas técnicas y jurídicas que les incumbe y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes por debajo de los límites máximos establecidos en las regulaciones vigentes.

2 REFERENCIAS NORMATIVAS

Las normas bolivianas contienen disposiciones que al ser citadas en el texto, constituyen requisitos de la norma. Como toda norma está sujeta a revisión, se recomienda, a aquellos que realicen acuerdos en base a ellas, que analicen la conveniencia de usar las ediciones más recientes de las normas bolivianas citadas: NB 62002 Calidad de aire - Emisiones de fuentes móviles - Generalidades, clasificación y límites.

NB 62003 Calidad del aire - Evaluación de gases de escape de fuentes móviles con sistema de encendido por chispa - Método de ensayo en marcha mínima y velocidad crucero v especificaciones para los equipos empleados en esta evaluación máximos permisibles.

NB 169010 Revisión Técnica Vehicular - Centros de Revisión Técnica Vehicular Requisitos

3 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

3.1 Definiciones

Para efectos de esta norma se aplican las siguientes definiciones:

3.1.1 Equipos mecatrónicos

Equipos complejos compuestos por sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, neumáticos e hidráulicos, los cuales interactúan entre sí para lograr un bajo consumo de energía.

3.1.2 Umbrales

Los procedimientos, métodos, límites máximos permisibles para garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos.

3.1.3 Peso

Fuerza que ejerza sobre la superficie terrestre un vehículo expresado en kilogramos.

3.1.4 Peso vehicular

Peso de un vehículo o combinación vehicular con accesorios, en condiciones de operación, sin carga. Expresado en kilogramos o su equivalente en toneladas.

3.2 Abreviaturas

3.2.1 CRTV

Centro de Revisión Técnica Vehicular

3.2.2 SNRTV

Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular

3.2.3 CICN

Centro Informático de Control Nacional

4 CONDICIONES PARA LA REVISIÓN TECNICO MECANICA DEL VEHICULO

4.1 Consideraciones generales

La revisión técnica es una comprobación destinada a comprobar si los vehículos en circulación cumplen las condiciones exigidas para su circulación por las vías públicas. El proceso de revisión esta basado en operaciones tecnológicas concretas y procedimientos visuales.

Durante el proceso de revisión no se efectuará desmontaje alguno de los elementos y piezas del vehículo.

Cada uno de los procedimientos de revisión vehicular debe ser realizado solamente por personal técnico del Centro de RTV.

4.2 Condiciones técnico mecánicas

La revisión y comprobación de los datos de identificación del vehículo: marca, modelo, número de chasis y placa coinciden con los señalados en los documentos oficiales.

El acondicionamiento exterior: espejos retrovisores, visibilidad, parabrisas y vidrios, etc.

El estado general de la carrocería así como el estado del chasis, piso y parte inferior del vehículo.

El acondicionamiento interior del vehículo: funcionamiento de puertas, ventanas, 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.

Estado de la geometría de los ejes delanteros y traseros y de la condición de alineación del vehículo.

Eficacia del circuito de frenado.

Funcionalidad de la dirección para detectar si existen holguras.

Suspensión y ejes: rótulas, amortiguadores y articulaciones.

Funcionamiento del motor: nivel de ruido, emisiones de gases y humos de escape dentro de los límites permitidos.

5 METODOS DE REVISIÓN

Todas las operaciones de revisión, tienen como finalidad detectar anomalías que afecten a los órganos esenciales del vehículo, nivel de seguridad vial y de calidad del medio ambiente.

5.1 Revisión mecatrónica

Es aquella revisión con ayuda de equipos e instrumentos mecatrónicos, electromecánicos y electrónicos.

Todos estos accionados de forma automática y comunicados a un sistema informático.

Como resultado de esta revisión se obtendrán valores de medición realizada en cada uno de los equipos mecatronicos pertenecientes a la línea de revisión.

5.2 Revisión visual

Es detectar probables ruidos o vibraciones anormales, holguras o puntos de corrosión, soldaduras mal realizadas, puedan dar lugar a causas de peligro para la circulación o el medio ambiente.

Esta revisión dará como resultado la introducción de los defectos al sistema informático.

6 PROCESO DE VALORACION Y CALIFICACION DE LA REVISION TECNICO MECANICA

6.1 Etapas del proceso

El proceso de valoración y calificación de una revisión pasa por las siguientes etapas:

6.2 Recolección de valores de medición e identificación de defectos asignada al CRTV: la recolección de los valores y la identificación de los defectos en el proceso de revisión.

6.2.1 Procedimiento

a) Un vehículo se encuentra en proceso de diagnóstico en una línea de revisión vehicular

b) Durante el proceso los equipos mecatrónicos generan valores de medición;

- c) Simultáneamente mediante las revisiones visuales se identificación defectos encontrados.
- d) Finalizada la revisión serán registrados por el sistema administrador de la línea de revisión.
- e) El CRTV debe estar conectado en línea con el Centro Informático de Control Nacional establecido por la Autoridad Competente del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular.

6.3 Calificación de valores de medición y valoración de los defectos

Es una atribución del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular - SNRTV, esta entidad se encargará de la calificación de los valores medidos y los defectos reportados.

Los CRTV y sus respectivas líneas de inspección estarán conectadas en red y tiempo real con el Centro Informático de Control Nacional de Revisión Técnica Vehicular, el mismo que administra los límites máximos permisibles establecidos por la presente norma.

6.3.1 Procedimiento

- f) El centro informático recibe los valores medidos y defectos identificados reportados por el CRTV.
- g) La aplicación informática destinada compara los valores medidos con los límites permisibles establecidos para las revisiones mecánicas (umbrales) para su calificación.
- h) De la misma manera, realiza la valoración de los defectos visuales reportados.

6.4 Determinación del resultado de la revisión vehicular

6.4.1 Procedimiento

- i) Una vez calificadas en la plataforma informática, esta misma, procederá a discriminar el estado de la revisión determinando el resultado final de la revisión
- j) El resultado de la revisión determinará si la revisión ha sido: Aprobada o Reprobada.
- k) Este resultado es enviado, también en tiempo real, al CRTV, autorizando la impresión y emisión de la documentación establecida para certificar la revisión vehicular.
- l) La información generada y los resultados de la revisión vehicular correspondientes al vehículo en cuestión, son registrados tanto por el sistema administrador del CRTV, así como el CICN del SNRTV.

6.5 Resultado de la revisión

6.5.1 Aprobada

Cuando el conjunto de defectos con calificación es menor al límite de no aprobación.

6.5.2 Reprobada

El vehículo debe regresar a cualquiera de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, dentro de un lapso de tiempo perentorio determinado en la Autoridad Competente, habiendo reparado los defectos que lo hicieron reprobado.

La Autoridad Competente de acuerdo a reglamentación específica determinará el costo de la revisión y las modalidades de pago de las revisiones sucesivas.

7 CLASIFICACION DE DEFECTOS

Los tipos de defectos establecidos en la norma, son clasificados según su nivel de peligrosidad.

7.1 Principio para la clasificación de los defectos

La consideración o determinación del defecto que presentare cada vehículo automotor, así como la cuantificación de su gravedad o peligrosidad, se basa en los principios establecidos en la legislación general que defiende el derecho supremo a la vida consagrado en la Constitución Política del Estado.

7.2 Tipo I: Defectos Leves (DL)

Son aquellos que no involucran un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente.

7.3 Tipo II: Defectos Moderados (DM)

Son aquellos que implican un riesgo potencial para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, si es que están sumados a otros defectos de la misma especie.

7.4 Tipo III: Defectos Graves (DG)

Son aquellos que representan un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, lo que a su vez genera la obligación de llevar nuevamente el vehículo al Centro de Revisión Técnica Vehicular CRTV para comprobar que el defecto ha sido corregido.

8 EQUIPAMIENTO DE UNA LINEA DE REVISIÓN

8.1 Línea RTV para vehículos livianos

Regloscopio, luxómetro (alineador de luces)

Alineador al paso (medidor de desviación lateral)

Frenómetro de rodillos

Fosa de inspección o elevador de revisión.

Banco de suspensiones (analizador de suspensiones)

Detector de holguras

Opacímetro y analizador de gases, según el tipo de motor

Sonómetro Integral ponderado

8.2 Línea RTV para vehículos pesados

Regloscopio, luxómetro (alineador de luces)
Alineador al paso (medidor de desviación lateral)
Frenómetro de rodillos
Fosa de inspección
Detector de holguras
Opacímetro y analizador de gases, según el tipo de motor
Sonómetro

9 CLASIFICACION Y CATEGORIZACION DE LOS VEHICULOS

9.1 Clasificación de acuerdo al PESO VEHICULAR

9.1.1 Vehículo liviano

Vehículo cuyo peso vehicular sea menor o igual a 3,5 tons.

9.1.2 Vehículo pesado

Vehículo cuyo peso vehicular sea mayor a 3,5 tons.

Durante las tareas de revisión vehicular se deben tomar en cuenta los siguientes factores:

- Los centros de revisión técnica vehicular disponen de líneas de revisión cuyas capacidades se hallan determinadas por el peso por eje, este peso está asociado al peso vehicular.
- Al momento de pasar por la revisión, los vehículos deben estar libre de carga, sea esta de pasajeros y mercancía, de tal manera que no altere la medida de su peso vehicular.
- Se considera vehículo pesado también aquellos vehículos livianos cuyo volumen y configuración geométrica sea similar a un vehículo pesado.

9.2 Otras clasificaciones

Entre estas clasificaciones se encuentran:

9.2.1 Clasificación de acuerdo a su CLASE

Corresponde a aquellas características asociadas a la carrocería del vehículo.

9.2.2 Clasificación de acuerdo al tipo de SERVICIO

Clasifica a los vehículos de acuerdo al tipo de servicio que prestan, factor que incide en la periodicidad de revisión vehicular y determinadas exigencias en la seguridad vial.

Se clasifican en: Vehículo público, vehículo privado y vehículo oficial.

9.2.3 Clasificación de acuerdo al tipo de COMBUSTIBLE

Clasificación necesaria para determinar el tipo de ensayo de medición de gases y humos de escape.

9.2.4 Clasificación de acuerdo a la modificación del SISTEMA DE DIRECCION

En este caso se clasifican como: Original y Transformado.

10 PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN MECATRONICA

FICHA Nro. 1

1. Diagnóstico del estado de los Frenos

Aplicable a todos los vehículos

1. Diagnóstico del estado de los Frenos

Esta revisión se hará por medio de un frenómetro de rodillos o equivalente. Se verificará en el mismo cada uno de los ejes del vehículo, comprobando:

- La eficacia del frenado de las ruedas.
- El desequilibrio de las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje.

1.1 Eficacia del frenado:

- El vehículo debe situarse sobre el frenómetro, de tal manera que cada uno de los ejes apoye las ruedas sobre el banco de rodillos.
- Los rodillos del frenómetro empezaran a actuar automáticamente.
- El (la) inspector(a) desde la posición del conductor accionará paulatinamente el pedal de freno hasta lograr el valor máximo de frenado.
- Similar prueba debe ser realizadas en todos los ejes del vehículo.

FICHA Nro. 2

2. Diagnóstico del alineado del vehículo

Todo vehículo a motor debe estar provisto de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad.

Para realizar este diagnóstico se utilizará un equipo alineador al paso o dispositivo equivalente.

2.1 Desviación lateral

El vehículo deberá pasar perfectamente alineado sobre la placa del alineador al paso, circulando a marcha lenta y se comprobará la desalineación de las ruedas del eje o de los ejes directrices. Al utilizarse el alineador al paso deberá tenerse en cuenta que una incorrecta presión de los neumáticos puede dar lugar a lecturas erróneas.

FICHA Nro. 3

3. Diagnóstico del estado de la Suspensión

Los vehículos de motor, remolques y semirremolques deben disponer de un sistema de suspensión elástica que facilite la adherencia y la estabilidad durante la marcha.

La adherencia: Relación expresada en porcentaje, entre la mínima fuerza vertical de contacto entre la rueda y el probador de suspensión registrada durante la oscilación vertical de la rueda, con respecto al peso vacío registrado en la misma rueda.

3.1 Eficacia de la suspensión

Durante la prueba, el vehículo deberá pasar, circulando a marcha lenta sobre el banco de amortiguadores, ubicando secuencialmente cada uno de los ejes sobre las placas respectivas. El equipo automáticamente procederá a iniciar la operación.

FICHA Nro. 4

4. Diagnóstico del estado de las luces de carretera

Utilizando un Regloscopio, denominado también Alineador de Luces con Luxómetro, se comprobará la intensidad máxima de luz en el eje central de los faros y la distribución simétrica.

4.1 Intensidad de las luces

La intensidad de luz máxima permitida es la suma de las intensidades de cada uno de los faros del vehículo concentrada en el eje central de los faros.

Intensidad de luz Valor límite

Máxima intensidad de luz, faros delanteros Máximo 135 Lux

4.2 Alineado de las luces

Desviación ajustada de las luces con respecto a la línea horizontal tanto para abajo como hacia arriba por parte del faro del conductor, la distribución simétrica con respecto a la línea vertical.

FICHA Nro. 5

5. Diagnóstico del ruido de escape

Cuando exista procedimiento y niveles de aceptación legalmente establecidos, mediante un Sonómetro comprobará que el nivel de ruido producido.

5.1 Procedimientos de revisión

Preparación del vehículo

- El vehículo debe tener el sistema de escape de gases en buen estado de operación y sin fugas.
- El vehículo debe encontrarse bajo las condiciones normales de temperatura.

Medición con el vehículo estacionado

- Esta medición se efectúa cercana al escape del vehículo. Con el vehículo estacionado en el lugar de la medición y el motor en marcha lenta en vacío.
- Si el vehículo posee dos salidas de escape se realizarán las mediciones en cada una de ellas. La medición que se tomará en cuenta será el valor de mayor nivel sonoro.

FICHA Nro. 6

6. Diagnóstico de los gases de escape

El procedimiento de evaluación se aplicará a los vehículos a gasolina y afines equipados con motor de cuatro tiempos encendido por chispa.

El procedimiento de evaluación de las emisiones contaminantes para vehículos a gasolina y afines, debe ajustarse a la siguiente norma boliviana de calidad del aire:

(Ralentí) y velocidad cruceo v especificaciones para los equipos empleados en esta evaluación.

Esta norma establece la metodología para la determinación de las concentraciones de los gases de escape, características técnicas de los equipos analizadores de gases y las especificaciones del software empleado.

6.1 Límites máximos permisibles (umbrales):

Para la aplicación de esta norma se deben cumplir los límites establecidos en la norma NB 62002.

FICHA Nro. 7

7. Diagnóstico de los humos de escape

El procedimiento de evaluación se aplicará a los vehículos a diesel equipados con motor de cuatro tiempos encendido por compresión.

Norma boliviana 62004: Calidad del aire - Procedimiento de medición y características de los equipos de flujo parcial necesarios para evaluar las emisiones de humo generadas por las fuentes móviles con sistema de encendido por compresión. Esta norma establece las características técnicas de los equipos analizadores de humos y las especificaciones del software empleado.

Calificación. Esta norma establece el valor medido supera al valor límite, se determina su reprobación.

11 PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN VISUAL

Las siguientes fichas técnicas establecen los procedimientos de revisión visual establecidos para el diagnóstico vehicular, tomando como base las recomendaciones de seguridad vial y las recomendaciones de los fabricantes.

FICHA Nro. 1

1. Identificación

1.1 Placa del Vehículo

Las placas de identificación del vehículo debe ser únicamente una placa reglamentaria.

Dimensiones: Tiene las siguientes dimensiones:

Lugar de fijación: De acuerdo al diseño, los vehículos vienen dotados de emplazamientos específicos para la fijación de las placas en lugares visibles, uno en la parte frontal y otro en la parte posterior. Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

1.2 Número de Chasis

Todo vehículo, a efectos de identificación si la revisión vehicular lo requiere, deberá llevar un número de identificación grabado, troquelado o inscrito de forma indeleble en el chasis. Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

FICHA Nro. 2

2.1 Carrocería y chasis

Los vehículos deben estar contruidos y equipados de forma que no tengan en su exterior, adornos u otros objetos con aristas salientes que presenten peligro para sus ocupantes o para los demás usuarios de la vía pública.

Por tanto, la carrocería debe estar libre de defectos que puedan afectar a la integridad del vehículo o a la seguridad de las personas. Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

2.2 Parachoques vehículos livianos

La carrocería de los vehículos livianos debe estar protegida en la parte frontal y en la parte trasera de forma que las colisiones a baja velocidad no causen daño en el vehículo o estos sean mínimos.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

2.3 Parachoques y dispositivos anti empotramiento vehículos pesados

Los dispositivos anti empotramiento laterales, frontales y traseros contribuyen a evitar el riesgo de que, en caso de colisión, el vehículo mas ligero se empotre en el mas pesado, contribuyendo así a mejorar la seguridad.

Parachoques o dispositivo anti empotramiento delantero: Todos los vehículos medianos y pesados deberán llevar incorporado un dispositivo anti empotramiento en la parte frontal, con una distancia máxima al asfalto de 40 centímetros, similar a la altura del parachoques de un vehículo liviano.

2.4 Guardabarros y dispositivos anti-proyección

La carrocería de los vehículos estará diseñada de forma que se eviten en lo posible las salpicaduras de las ruedas, los vehículos deberán estar equipados con protecciones adecuadas.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

2.5 Limpia y lavaparabrisas

Todo vehículo está provisto de un parabrisas deberá estar provisto de dispositivos limpia y lavaparabrisas.

Circular con las escobillas en mal estado puede reducir la visibilidad entre un 20% y un 30% con lluvia.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

2.6 Puertas y peldaños

Las puertas de los vehículos deben tener cerraduras y órganos de fijación de manera que impidan su apertura no deseada y permitan la evacuación de los ocupantes en caso de accidente.

Los peldaños o estribos y asideros, en aquellos vehículos, deberán ofrecer la seguridad adecuada y estar libres de aristas cortantes y grietas que puedan poner en peligro a las personas.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

2.7 Retrovisores

- Retrovisor interior

- Retrovisor exterior izquierdo

- Retrovisor exterior derecho

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

2.8 Soporte exterior de rueda de repuesto

En el caso de que la rueda de repuesto vaya fijada en el exterior de la carrocería, su soporte deberá estar fijado de forma que no existan riesgos de desprendimiento o desplazamiento.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

2.9 Vidrios de seguridad

Los elementos transparentes del habitáculo para la visión del conductor no deben deformar de modo apreciable los objetos vistos a su través, ni producir confusión entre los colores utilizados en la señalización vial.

- Los vidrios de seguridad deben pertenecer a tipos previamente homologados.

- En particular, las láminas adhesivas oscuras deberán cumplir con la legislación vigente.

- No está permitida la fijación de láminas o adhesivos en el exterior de los vidrios que dificulten la visibilidad.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

FICHA Nro. 3

3.1 Habitáculo del conductor y pasajeros

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

3.2 Asientos

Los vehículos deben disponer del número de plazas de acuerdo al tipo de vehículo.

En el caso de los vehículos livianos tales como automóviles, camionetas y vagonetas, deben contar con un número máximo de cinco plazas, incluyendo al conductor.

En ninguno de los casos está permitido un tercer asiento en la primera fila (fila del conductor), denominado "quinto pasajero"

En el caso de los vehículos livianos destinados al transporte particular y público de pasajeros, todas las plazas son de asiento (todos los pasajeros van sentados).

Todos los vehículos deberán tener los asientos anclados a la estructura de forma resistente.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

3.3 Cinturones de seguridad y sus anclajes

Los vehículos a motor llevarán instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados (excepto en asientos transversales al sentido de la marcha), en las diferentes plazas y según categorías de los vehículos.

Cinturón de dos puntos: Este tipo de cinturón es utilizado fuera de la zona de impacto, principalmente en filas secundarias de asientos y en los autobuses. Se coloca sobre las caderas del pasajero.

Cinturón de tres puntos: Incluyen un cinturón en la falda y otro que va de un punto de anclaje en el primero a otro punto por sobre el hombro del pasajero.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

3.4 Dispositivo de anti-empañamiento de los vidrios

El empañamiento de los vidrios de un vehículo es un fenómeno ocasionado por la respiración de los pasajeros que viajan en su interior.

Este fenómeno se puede anular utilizando el aire acondicionado u otro dispositivo para que el aire frío haga contacto directo con el parabrisas e iguale la temperatura ambiental externa e interna, así se evita que éste se empañe y pueda tener una visibilidad adecuada para el manejo correcto del automóvil.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

FICHA Nro. 4

4.1 Luces de cruce y carretera

La iluminación en la parte delantera se ofrece mediante luces de corto y largo alcance.

La iluminación de corto alcance, también llamada luz de cruce, confiere una distribución del haz luminoso lateral y frontal, pero sin que pueda deslumbrar a otros usuarios de la carretera.

La iluminación de largo alcance, también llamada luz de carretera, confiere una distribución de la luz centrada e intensa sin ningún control de deslumbramiento.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

4.2 Luces señalizadores y otras señales luminosas

Todo vehículo debe estar provisto de:

Luces de parada o freno:

Dos luces de frenado de color rojo, situadas en los bordes exteriores de la parte trasera del vehículo. Se activan al pisar el pedal de freno.

Luz de reversa:

Los vehículos han de estar equipados con un faro trasero que emita luz blanca para proveer iluminación hacia detrás cuando se engrana la marcha atrás.

Luces intermitentes indicadoras de dirección:

Luces intermitentes de color ámbar, situadas en las proximidades de las cuatro esquinas de un vehículo, y a veces también en los laterales, usados para indicar a otros usuarios de la vía que el conductor pretende realizar un cambio lateral de posición, ya sea un giro o un cambio de carril. Son activadas manualmente desde el volante.

Luz de placa:

Un dispositivo luminoso de color blanco para la iluminación de la placa de matrícula trasera.

Luces de emergencia:

También conocidas como "los cuatro intermitentes", son de color ámbar. Esta función está pensada para ser usada para indicar un peligro, como un vehículo parado en el tráfico, un vehículo dañado, un vehículo excepcionalmente lento o la presencia de tráfico inmóvil en una vía de alta velocidad. Luces de posición:

Los vehículos de más de 6 metros de longitud, deberán estar equipados con un mínimo de dos luces de posición uniformemente distribuidas en cada lateral del vehículo de color amarillo o excepcionalmente rojas, agrupadas, combinadas o mutuamente incorporadas en un dispositivo de alumbrado y señalización trasero. El

número máximo de luces de posición lateral estará determinado por las características del vehículo. Para el resto de los vehículos es opcional.

- Dos luces de posición delanteras que emitan luz blanca, situadas en los bordes exteriores de la parte delantera del vehículo.

- Dos luces de posición traseras que emitan luz roja, situadas en los bordes exteriores de la parte trasera del vehículo.

Luz de posición trasera:

La visibilidad hacia atrás por la noche de un vehículo la confieren las luces de posición traseras. A estas sólo se les permite que emitan luz roja, y deben conectarse a la vez que las delanteras, estén o no conectados los faros de corto alcance.

Luces antiniebla:

Los faros antiniebla delanteros confieren un haz de luz ancho y plano con un corte recto en su parte más elevada, y normalmente se montan y enfocan lo más bajo posible. Pueden ser de color blanco o amarillo, se diseñaron para usarlos a bajas velocidades con el objetivo de incrementar la iluminación dirigida hacia la superficie, ayudando así en condiciones de baja visibilidad provocadas por la lluvia, niebla, polvo o nieve.

- Todo vehículo puede llevar dos luces antiniebla delanteras de color blanco o amarillo selectivo.

- Uno o dos dispositivos de luz antiniebla trasera de color rojo, situados desde el centro hacia la izquierda si es una luz, o simétricamente a ambos lados del eje longitudinal del vehículo en el caso de dos luces.

Luz interior:

Los vehículos destinados al servicio público de viajeros y los de alquiler con conductor, deberán estar dotados de alumbrado interior del habitáculo.

Avisador acústico (bocina):

Todo vehículo debe estar provisto de un aparato productor de señales acústicas que emita un sonido continuo, uniforme y de suficiente intensidad.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

FICHA Nro. 5

5.1 Frenos de servicio

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

i) Para todos los vehículos en general:

ii) Para vehículos que dispongan de circuitos neumáticos para el sistema de frenado.

iii) Para vehículos que dispongan sistema hidráulico de frenado.

FICHA Nro. 6

6.1 Suspensión

Los vehículos motorizados, remolques y semirremolques deben disponer de un sistema de suspensión elástica que facilite la adherencia y la estabilidad durante la marcha.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

6.2 Aros y llantas

Rueda

La rueda es una pieza mecánica circular que gira alrededor de un eje. En el automóvil, el conjunto constituido por el *aro* y la *llanta* forma una *rueda*.

Aro

La función del *aro* es sujetar la *llanta* y a su vez, sujetar la rueda en su conjunto al vehículo.

Está compuesto por un aro metálico único o compuesto; los *aros* pueden fabricarse en acero estampado o en aleación ligera.

La rigidez de su estructura metálica permite que soporten esfuerzos más duros.

Constructivamente, el aro es un soporte redondo, normalmente con aberturas en el disco para lograr ligereza a la vez de permitir un flujo de aire para aireado de los frenos.

Los aros deberán corresponder con la llanta y deben estar correctamente fijados al buje así como alineadas con el eje, no presentando desperfectos o abolladuras.

Llanta

También denominada *cubierta* en algunas regiones, es una pieza *toroidal* de *caucho* que forma parte de las *ruedas* un vehículo.

Igualmente y según su uso de cámara tenemos:

•Llantas con cámara (*tubetype*): aquellas llantas que en su interior llevan una cámara (llamada también *neumático*). No pueden montarse sin cámara.

•Llantas tubulares (*tubeless*) o sin cámara: estas llantas no emplean cámara. Para evitar la pérdida de aire tienen una parte en el interior un talón que junto con el aro forman un sello interior y aseguran la llanta. Se emplea prácticamente en todos los vehículos livianos y semipesados.

Las llantas de los vehículos deben presentar, durante toda su utilización en las vías públicas, dibujo en las ranuras principales de la banda de rodadura y, donde la profundidad de la ranura será como mínimo de 1,6

mm vehículos con peso bruto vehicular hasta 3,5 t., y 2 mm como mínimo para vehículos con peso bruto vehicular igual o mayor a 3,5 t.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

FICHA Nro. 7

7. Dirección

Aplicable a todos los vehículos

7.1 Desviación de las ruedas

Todo vehículo a motor debe estar provisto de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

7.2 Volante y columna de dirección

Todo vehículo a motor debe estar provisto de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad.

Los remolques estarán dotados de un dispositivo que obligue a sus ruedas a seguir una trayectoria análoga a la del vehículo tractor.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

FICHA Nro. 8

8. Motor y transmisión

Aplicable a todos los vehículos

8.1 Estado general del motor

Los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en lo que respecta a su estado de funcionamiento.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

8.2 Sistema de alimentación de combustible

Los órganos motores, y en particular, los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias inflamables (tanque de combustible) deben estar contruidos, instalados y protegidos de manera que no constituyan causa de peligro y se reduzca al máximo el riesgo de incendio o explosión.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

8.3 Sistema de escape

El buen estado del tubo de escape, catalizador y silenciador son imprescindibles al momento de realizar las pruebas de emisiones de gases y humos de escape.

Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará solamente aquellos defectos identificados:

8.4 Transmisión

Los mecanismos de la transmisión deben estar en buen estado. Mediante revisión visual, él (la) inspector(a) a cargo reportará si existen fugas de fluidos, elementos Se deben reportar fugas de lubricantes y fluidos, instalados y protegidos de manera que no constituyan causa de peligro y se reduzca al máximo el riesgo de incendio o explosión.