

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO



ACREDITADA POR RESOLUCIÓN
CEUB N° 1126/02

MONOGRAFÍA

**“MODIFICACIÓN AL CÓDIGO DE TRÁNSITO EN SU TÍTULO V, CAPÍTULO I,
ARTÍCULOS 109, 110, 111; POR LICENCIA POR PUNTOS”**

Para optar al título académico de Licenciado en Derecho

POSTULANTE: MARCOS IVÁN LIMACHI ESQUIVEL.

TUTOR ACADÉMICO: DR. JUAN RAMOS MAMANI.

TUTOR INSTITUCIONAL: DRA. LOURDES CHÁVEZ QUISBERT

“DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS – CASAS DE JUSTICIA”

LA PAZ – BOLIVIA
2010

DEDICATORIA

Con todo cariño, este trabajo se la dedico, A mi querida madre Julieta Esquivel y mi estimado padre Freddy Limachi, quiénes con mucha paciencia y dedicación me enseñaron a ser perseverante en la vida, hasta lograr mi objetivo y de esta manera culminar mi meta trazada.

AGRADECIMIENTO:

Agradezco infinitamente a toda mí Familia y a mis seres queridos y de manera muy especial a la Universidad Mayor de San Andrés, alma mater de mi formación profesional.

Al Ministerio de Justicia por darme la oportunidad de deponer en práctica mis conocimientos adquiridos.

Y a todos aquellos docentes que supieron compartir sus conocimientos y Principios éticos contribuyendo en mi formación profesional.

ÍNDICE GENERAL

	PÁGINA
DEDICATORIA.....	
AGRADECIMIENTOS.....	
PRÓLOGO.....	
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I	
1. EVALUACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL TEMA.....	9
1.1. MARCO TEÓRICO.....	
1.2. MARCO HISTÓRICO.....	
1.3. MARCO CONCEPTUAL.....	11
1.4. MARCO JURÍDICO.....	12
CAPÍTULO II	
COMOSE INGRESA EN EL SISTEMA.....	
2.1. CONDUCTORES ACTUALES.....	12
2.2. CONDUCTORES NUEVOS.....	13
CAPÍTULO III	
CÓMO FUNCIONA EL SISTEMA.....	15
A TODO CONSUCTOR SE LE OTORGA PUNTOS.....	15
RESTA DE PUNTOS.....	16
CAPÍTULO IV	
A MANERA DE EJEMPLO.....	19

CAPÍTULO V	20
PUNTAJE QUE SE IMPONDRÁ A INFRACTORES DE DEMÉRITO.....	20
CAPÍTULO VI	
CONCLUSIONES.....	21
RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.....	21
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.....	23
ANEXOS.....	24

PRÓLOGO

El trabajo de investigación por el postulante, parte de una preocupación que se presenta dentro el cotidiano andar de los conciudadanos, dentro del tráfico vehicular por la urbe nacional y por los mismos peatones, quienes deben de estar regidos por una norma, ya que se vienen cometiendo por cada uno de los mencionados distintas faltas reglamentarias. Esto debido a la no existencia de una normativa que exija tanto al conductor como al propio peatón.

La propuesta de esta normativa, puede ser una salida frente a este vacío jurídico legal que puede cooperar tanto al Organismo Operativo de Tránsito, como también a todas las instituciones que están ligadas con lo que se refiere a la seguridad ciudadana, en todo caso también dará lugar a la creación de nuevas unidades desconcentradas, quienes estarán preocupadas por estos incidentes de cada día tanto por los conductores como lo dije, también del propio viajante.

Con este trabajo de investigación elaborado por el postulante, tiende a tener una equidad por la justicia frente a dos actores que son las víctimas que en todo caso sería el viajante, peatón y el victimario que en su debido caso sería el conductor, pero es de mucha preocupación frente a este hecho y algunas veces resulta todo lo contrario en el momento del juzgamiento, donde por culpa de conocimiento o educación del peatón, la víctima llega a resultar el conductor, es por esto que este estudio de investigación tiene que ser propuesto como un trabajo que aporta a la ciudadanía y a partir de esta investigación, partir para alcanzar una nueva normativa acorde a las necesidades de la población nacional, que beneficie en su conjunto a toda la sociedad, tanto al conductor como al propio usuario.

Este trabajo investigativo realizado por el postulante es el pilar frente a tantos vacíos del cuerpo legal del mismo Código de Tránsito, existentes dentro la normativa nacional boliviana, es una realidad que se debe combatir, pero con manuscritos que regulen el que hacer de cada ciudadano, no es el fin del trabajo mas al contrario es el inicio para poder seguir encontrando tremendos vacíos legales que hoy por hoy al no existir nuevas normas que regulen esta clase de agravios con la sociedad, la cotidianidad del conciudadano boliviano, son los

resultados de grandes tragedias accidentales dentro las carreteras, el mismo casco urbano y las provincias, con un resultado trágico en las que se pierden muchas vidas a causa de estos desconocimientos y la mala praxis del mismo conductor con su vehículo, la adecuada formación con respecto a la educación vial que debemos recibir todos los ciudadanos para poder evitar todos estos lamentables accidentes.

Como dije anteriormente este trabajo presentado por el postulante sea el pilar y el inicio las nuevas generaciones dedicadas a la investigación y de esta manera poder aportar con tantas ideas al progreso de nuestra nación con una convicción de buena educación según nuestros usos y costumbres.

Dra. Andrea Cárdenas

DISEÑO DE LA MONOGRAFIA

INTRODUCCIÓN

En la práctica profesional como egresado de la carrera de Derecho, realizado en la modalidad de trabajo dirigido hecho en el Ministerio de Justicia, mas concretamente, designación hecha en la unidad de Casas de Justicia; pude percibir a través de denuncias por personas de la sociedad, sobre la gran irrespetuosidad por parte de los conductores hacia la sociedad civil y su gran irresponsabilidad como conductores en el momento de infringir lo que manda el código de tránsito, frente al respeto por los semáforos en el momento en que éste debe ser utilizado por los peatones en el momento de usar la calzada para cruzar una calle, del mismo modo en que los conductores conducen vehículos en estado de ebriedad , cuyas consecuencias por ste hecho son muy lamentables ocasionando daños y hasta incluso la muerte de los ciudadanos y que frente a este hecho algunas autoridades no toman ninguna decisión para poder poner fin a estos permanentes delitos cometidos por los conductores y que ern el momento de otorgar la licencia de conducir, las autoridades asignadas a este tema , no toman ningún tipo de precauciones ni limitaciones para otorgar este documentos que los autorice a conducir vehículos, sin percatarse de que algunos solicitantes de esta importante documentación, ni conocen el mismo código de transito, y mucho menos no tienen una educación respecto a la educación vil y las normas que estas las regulan frente todos estos atropellos cometidos tanto en contra de sus misma reputación como las que dañan a toda la sociedad y al no poner un alto frente a todos estos delitos, se me ocurre modificar los artículos mencionados en este trabajo investigativo, a fin de poder poner un alto frente a tantas infracciones cometidas por los interesados conductores, y que con esta propuesta monográfica se pueda reducir todos estos delitos cometidos por los conductores hasta que llegue a un punto de perder sus autorizaciones de conducción gracias a los puntos que se le otorgue a partir de su extensión de tal documentación. Y que cuya modalidad será un tanto beneficiosa tanto para el propio conductor como el ciudadano d a pie que es la victima por los delitos cometidos por los infractores, además que este trabajo investigativo, los conducirá a los choferes a preocuparse para poder tomar conciencia y auto educarse, frente a tanta ignorancia educativa

vial y que también servirá a las autoridades tal como la Policía Boliviana mediante el Organismo Operativo de Tránsito, como a las del Sistema de Seguridad Ciudadana, para poder confirmar mediante esta propuesta que la ciudadanía si se sienta segura frente a todos los delitos de todo tipo cometidos por los infractores conductores.

Para poder emprender con esta labor vi la escasa bibliografía para poder satisfacer esta necesidad, razón por la cual demanda un esfuerzo importante para sistematizar la información existente y llenar algunos vacíos observados con respecto al tema y observados tanto por los profesionales del derecho como los usuarios de la misma sociedad.

El presente trabajo de investigación titulada como una “MODIFICACIÓN AL CÓDIGO DE TRANSITO EN SU TIUTLO V, CAPÍTULO I ARTÍCULOS 109, 110, 111; POR LICENCIAS POR PUNTOS” brinda una información articulada al Organismo Operativo de Tránsito dependiente de la Policía Nacional por intermedio del Ministerio de Gobierno, para poder resolver algunos conflictos y denuncias que fueron presentados en la jurisdicción de su competencia del Ministerio mencionado, y que conocimiento por el propio Ministro del Ramo.

En el desarrollo del presente trabajo monográfico, presenta los siguientes capítulos:

El capítulo I, se realiza un diagnóstico y la correspondiente evaluación del tema en los que el análisis de los marcos tanto jurídicos, como conceptuales, nos darán una clara idea en lo que respecta al tema planteado por el autor en este tema de investigación. Este diagnóstico nos proporciona el sustento técnico para poder definir la correspondiente modificación a los mencionados artículos del Código de Tránsito. Cuyo beneficio alcanzará a toda la sociedad boliviana.

El capítulo II, Identificados los problemas principales que hacen referencia al objeto de la presente temática, se explicará brevemente cómo se ingresa a este nuevo sistema de otorgación de licencias por puntos, tomando en cuenta a los anteriores conductores del anterior sistema y a los nuevos conductores, y que se pondrá en práctica a partir de que se tome en cuenta la presente proposición investigativa

El capítulo III, se refiere concretamente a la forma de cómo funciona el sistema planteado en este trabajo investigativo, otorgando un cierto puntaje a todo conductor de los cuales ésta puntuación irá disminuyendo por todos los delitos cometidos por los conductores, hasta que llega a un punto de perder la licencia por un tiempo limitado, y que también se considerará la buena actuación del conductor sumándole los puntos por su propia formación profesional y su buena conducta.

El capítulo IV, este capítulo trata de ejemplificar como debe funcionar el sistema, dando a conocer a manera de ejemplo el funcionamiento del mismo.

El capítulo V, hace referencia a las posibles sanciones por infracción de demérito en la que trata todas las infracciones, tales como la de contravenciones leves, menos graves, gravísimas de estado alcohólico, bajo influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas y por ultimo los cuasidelitos de lesiones leves, menos graves y gravísimas.

El capítulo VI, se dan las conclusiones del tema, donde surgirán recomendaciones y sugerencias, la bibliografía utilizada para la elaboración del tema investigativo y los distintos anexos.

Por ultimo esta propuesta, pretende convertirse en un punto de partida para el proceso de transformación y dar nacimiento a una nueva forma de otorgar licencias por puntos.

1. ELECCIÓN DEL TEMA.

“MODIFICACIÓN AL CÓDIGO DE TRANSITO EN SU TITULO V, CAPÍTULO I ARTÍCULOS 109, 110, 111; POR LICENCIAS POR PUNTOS”

1.1. JUSTIFICACION EL TEMA.

En la moción se señala que el transporte de personas y de carga por carreteras y caminos, constituye una actividad esencial para el desarrollo del país y su economía. Su evolución es directamente a otras actividades económicas de la población, tanto que desde el punto de vista de su eficiencia como de la congestión, la contaminación y los accidentes que se origina, dan a nacer a muchas interrogantes.

Se explica que la iniciativa tiene por finalidad hacer un diagnóstico respecto del sistema de otorgamiento de licencias de conducir en Bolivia, el cual no evita que postulantes inapropiados lleguen a conducir sin ningún tipo de educación vial ni peatonal. Tal situación debe ser mejorada, para poder reducir la cantidad de accidentes atribuidos a “fallas humanas”, en los que el protagonista de estos hechos, atribuyen este tipo a fallas mecánicas en su mayoría, evitando de esta manera la responsabilidad de estas fallas ocasionadas por el propio protagonista.

Entre los efectos negativos, se destacan las elevadas tasas de accidentes de tránsito, que representan a la comunidad que llegan tener costos elevados a los 330 millones de pesos bolivianos, con un número de 1.248 víctimas de muertos en el año 2008 y 13.309 heridos en ese mismo año, reportados a conocimiento de la policía de los cuales tiene registrado el organismo operativo de tránsito un total de 39.414 Accidentes de Tránsito; y que desde el último reporte a la fecha se incrementaron más en este primer semestre del año 2010; con la consecuencia de muchas más víctimas, algunas de ellas con lesiones invalidantes para toda su vida. Se pone en relieve que todas estas tragedias perjudican a la sociedad toda, pues ninguna persona puede considerarse libre de ser una víctima más de esta epidemia, sin distinción del nivel de ingresos u otros factores, con el agravante de que los accidentes de tránsito conforman la primera causa de muerte entre la población boliviana, considerados estos entre niños, adolescentes, jóvenes y adultos. Uno de los aspectos que se recalca en forma sistemática en la información que provee la Policía mediante el Organismo Operativo de Tránsito, es la incidencia de los factores a la denominada “falla humana”. Se distingue el 60% por falla del

Conductor del vehículo y el 30% por otras razones, entre ellas la imprudencia del peatón y las fallas mecánicas del mismo motorizado.

Se expone que el otorgamiento de la licencia de conducir, que en algunos países, como en los Estados Unidos de América y en Europa, es un privilegio ser conductor, se debería convertir en un salvaguarda que evitará que postulantes que carecen de las aptitudes y destrezas apropiadas, pongan en riesgo su vida y la de los demás. Así s como en todos los países avanzados en la materia se han definido instituciones especializadas y procedimientos estrictos para su correspondiente otorgamiento, lo que en la práctica ha significado que se tienen tasas de rechazo de los postulantes, que en su primer examen, giran en el orden del 50% al 60%.

En contraste, la situación en nuestro país, no puede ser mas decepcionante, con niveles de rechazo de postulantes que no exceden ni siquiera al 5%, lo que, analizado en forma conjunta con la elevada participación del factor “falla humana” en los diferentes accidentes, es superior al 90%, lo cual nos lleva a concluir que nuestro sistema de otorgamiento de licencias, no está evitando que postulantes inapropiados lleguen a conducir. Estamos pues, en presencia de un sistema que debe ser mejorado y cambiado, puesto que con este sistema tiende a grandes potencialidades de colaborar a reducir las tragedias en el tránsito vehicular.

La experiencia de otros países, nos indica que la incorporación de este sistema de otorgación de licencia por puntos, ha disminuido notablemente los accidentes de tránsito y el número de muertos y lesionados por esta cusa ha reducido de gran manera por toda esta causa denominada “falla humana”.

Se señala finalmente que en Francia, este sistema esta vigente desde el año 1992, lo cual indica que entre Julio y noviembre de ese año, los accidentes se redujeron en un 11,64% en el número de muertos y en un 8,1% el de lesionados. En Australia la incorporación de este sistema por puntos, se incorporó desde el año 1989 a 1994, con una tasa de mortalidad que disminuyó al 45%. Además este sistema, se aplica en Japón, Malasia, Reino

Unido de Gran Bretaña, Irlanda del Norte, Canadá, Bélgica, España y ahora último en Argentina; donde como también se analiza este sistema en Costa Rica y Chile., donde se pretende en estos dos últimos alcanzar los mismos niveles de porcentajes por estos delitos cometidos por los conductores.

Estos datos nos demuestran que esta figura debería aplicarse en nuestro país. Puesto que la aprobación de la ley 3988 nos da la posibilidad y oportunidad de poder modificar estos artículos mencionados, con la implementación de este nuevo sistema de otorgación de licencias por puntos, y que además es una propuesta de modificación que beneficia a toda la comunidad boliviana.

De acuerdo con este último, la propuesta la investigación monográfica, idea matriz o fundamental de la investigación, la de modificar el código de tránsito ahora ley de la república N° 3988, en sus artículos 109, 110 y 111, con el propósito y el fin de establecer los elementos y condiciones para instituir en Bolivia un mecanismo de otorgamiento y renovación de las licencias de conducir que castigue con la suspensión de la licencia, mediante la reducción de un puntaje base, con el cual se otorga esta licencia y que a los conductores capacitados se les pueda premiar con la sumatoria de éstos puntos para poder mejorar la calidad del mismo conductor y a que a todos aquellos infractores que no conocen la normativa y mínimamente la educación vial se le sancione y castigue retirándosele la licencia por estar caduca de puntos, y de esta manera pueda concluir con la no autorización del manejo de un motorizado.

Con este sistema de licencias de conducir otorgadas por puntos, se busca reducir la incidencia de “falla humana” en la gran cantidad de accidentes de tránsito, que regularmente suceden en los caminos y carreteras de Bolivia, con elevados índices de mortalidad, lesiones y gastos asociados. Se estima que, impidiendo la conducción mediante este nuevo sistema, los porcentajes de tragedias camineras disminuirán en un gran porcentaje y no sólo en las carreteras, sino que también incidirá en la misma urbe poblacional. Tal cual se

desprende de experiencias internacionales. Otro de los propósitos es la de reducir el alto índice de corrupción existente dentro del departamento del organismo operativo de tránsito en la sección de otorgamiento de licencias, ya que para poder acceder a estas licencias los postulantes deberán de rendir un examen de conocimientos mecánicos como los de la propia educación vial en todo aspecto.

2. DELIMITACIÓN DEL TEMA

2.1. DELIMITACIÓN TEMÁTICA.

Este trabajo de investigación permitirá el análisis y la propuesta en el campo legal o jurídico, principalmente de una emergente propuesta normativa, frente a este gran vacío legal, donde el Estado dejó a responsabilidad del Ministerio de Gobierno, el Ministerio de la Presidencia y la Comisión Técnica Nacional de Seguridad Vial, para que puedan tomar medidas necesarias frente a este hecho permanente que se viene suscitando en el país, con respecto a la otorgación de licencias propuestas por los solicitantes. En el desarrollo del tema sólo se tratarán los temas referidos al tipo de licencias de otorgación por puntos, de sus efectos y sus resultados positivos que gracias a este nuevo sistema que responde en otros varios países, pueda tener grandes expectativas en nuestro país con la baja de muchos accidentes en los caminos carreteros, cuyo saldo se determina en una falla humana.

2.2. DELIMITACIÓN ESPACIAL.

Dentro del estudio realizado, tomaremos en cuenta como marco de referencia a la ciudad de La Paz del departamento de La Paz, donde existe una gran concentración de los solicitantes conductores y un acentuado parque automotor, esta por ser la sede de gobierno y que a partir de esta información parte a los demás departamentos del territorio nacional, otro de los motivos espaciales es la de la residencia del investigador, quien podrá minuirse de mucha información estando en contacto con el organismo operativo de tránsito y la confederación de choferes de Bolivia.

2.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL.

Para poder determinar el estudio de este trabajo, tomaremos en cuenta a partir de la promulgación de la nueva Ley 3988 que fue promulgada en octubre del 2008, como también tomaremos en cuenta los altos índices de accidentes que se tuvo en estos últimos años hasta la fecha.

3. BALANCE DE LA CUESTIÓN O MARCO TEÓRICO O DE REFERENCIA

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

¿Cómo la falta de un instrumento regulador de todas las leyes, decretos y resoluciones, puede generar un estado de indefensión ante aquellas decisiones que se consideren y que lesionan sus derechos subjetivos de las personas?

4. OBJETIVOS.

5.1. OBJETIVO GENERAL.

Proponer la modificación al Código de Tránsito en sus artículos 109 y 110 de acuerdo a la nueva norma 3988 y la propuesta del tema de investigación es la de reducir las altas tasas de mortalidad debido a los accidentes vehiculares, por las causas denominadas “falla humana”, al mismo tiempo entrar en una etapa de modernización junto a los demás estados que optaron por este tipo de otorgación de licencias de conducir, donde se encontraron resultados muy positivos frente a este hecho.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

5.2.1. Conocer los antecedentes históricos de la otorgación de las anteriores licencias de conducir.

5.2.2. Determinar la forma de calificación que actualmente se utiliza para la otorgación de las licencias de conducir.

5.2.3. Proponer la incorporación de la nueva propuesta y modificación al presente Código de Tránsito en actual vigencia.

CAPITULO I

EVALUACIÓN Y DIAGNÓSTICO DEL TEMA.

I.1. MARCO TEÓRICO.

Para el presente trabajo de investigación, la corriente filosófica estará estudiada por el positivismo jurídico entendida como “Una corriente del pensamiento humano conforme a la cual todo sistema jurídico se constituye a partir de la propia voluntad humana, impuesta por medio de la ley. El orden moral o natural no cuentan para lo jurídico y nada es superior a la ley”¹.

Por otro lado en lo que respecta al Ministerio de Gobierno de acuerdo al decreto Supremo 29894 y dentro de sus atribuciones del Ministerio de Gobierno, es la de dirigir a la policía boliviana, garantizando su accionar efectivo en la preservación de la seguridad pública y la defensa de la sociedad priorizando su acción preventiva y de auxilio, el control del orden público y el cumplimiento de las leyes de acuerdo a lo dispuesto por la Constitución Política del Estado. En coordinación con el Vice Ministerio de Seguridad Ciudadana en su inciso d) y e), en la que se señala que se debe diagnosticar, formular u coordinar las políticas de seguridad ciudadana, respetando los derechos humanos y el ejercicio de la ciudadanía plena, proponiendo y canalizando proyectos de investigación y evaluación sobre la situación de la seguridad ciudadana en los diferentes departamentos del país.

I.2. MARCO HISTÓRICO

Históricamente, en nuestro país; nunca existió este tipo de modalidad de otorgar las licencias de conducir, sólo existía los llamados brevets en cuyo documento se recordaba permanentemente cuales eran los principales artículos del código de tránsito, de los que debería conocer a cabalidad el propio conductor, así de esta manera conocer las normas básicas referidas a la conducción y las sanciones a las que éste debería estar expuesto en caso de infracción.

1. FERREIRA, Francisco, Teoría General del Delito. Edit. Temis. 1988, Bogotá Colombia. Pág. 121

2. Editorial Tecno. Madrid- España 1999, Pág.25

En el marco legal de los demás paises, no existía ningun ordenamiento juridico en cuanto a trafico y viabilidad que los sancionara de esta manera, puesto que no existía mucho riesgo en cuanto a la conduccion, pero a partir del gran aumento del parque automotor y el crecimiento urbanistico, empezaron a ver grandes tragedias en las ciudades hoy llamada metropolitanas, que estos tipos de conflictos no supieron manejarlas ya que no existía una norma adecuada por la que debería sancionarse al conductor infractor, sin perjudicarlo en su funcion laboral, es por esto que se implementó en varios países este tipo de otorgacion de permiso para poder frenar los altos indices de fallas humanas en el momento de estar al mando de un vehiculo, es que desde la implementacion de esta nueva modalidad se vieron beneficiados todos los seres que pertenecían a cada estado, donde se puso en vigencia esta modalidad por puntos, por lo que la poblacion nacional boliviana, también reclama este tipo de otorgacion de licencias bajo la modalidad de puntuacion, la cual beneficiará y cooperará con el Organismo Operativo de Tránsito al poder disminuir las estadísticas de accidentes del país. Por lo que es inminente mente necesaria este nuevo tipo de modalidad de sistema de licencias de conducir, con lo que estaríamos reduciendo los altos porcentajes de accidentabilidad en todo el país.

Dentro de lo que respecta también al marco histórico, el Automóvil Club Boliviano , es una de las instituciones pioneras en el tema de formacion y capacitacion de personal apto para la conduccion, pero que jamás en su curricula educativa introdujo sobre la prevencion de accidentes y el conocimiento de las normas internacionales de señalizacion, razón por la cual ésta como institucion debería de proponer proyectos de este tipo para poder mejorar la imagen conductiva frente a los demás países, demostrando y poniendo en práctica bajar los altos indices de mortalidad por efectos de la falla humana en el momento de conducir un motorizado.

I.3. MARCO CONCEPTUAL.

CONDUCCIÓN. Guía, orientación, Manejo, comportamiento, conducta. ³

CONDUCTOR. Quien conduce en sus diferentes acepciones. Quien guía, un vehículo, automóvil, un tranvía y algunos otros vehículos⁴.

OTORGAMIENTO. Concesión, permiso, licencia, autorización. Acción de otorgar un documento.⁵

MODIFICACIÓN. Cambio en la estructura, naturaleza, contenido, forma, lugar o destino de algo. Reforma. Enmienda, corrección, adición⁶.

MODIFICAR. Limitar, restringir, señalar o determinar las cosas de modo que se designan unas de otras. Transformar, variar, alterar, innovar⁷.

MODIFICAR. Limitar o restringir las cosas a un cierto estado o calidad de modo que se distinguen entre sí⁸.

BREVET. Glacismo por patente, privilegio⁹.

CONducIR. Gobernar y dirigir un vehículo¹⁰.

LICENCIA. Facultad o permiso para hacer algo. Documento en que consta la licencia. ¹¹.

PAGO. Cabanellas lo define como: Cumplimiento de una obligación/ Abono de una deuda/ Entrega de una Cantidad de dinero debida/ Satisfacción de defensa o agravio¹².

RECURSO. Cabanellas lo define como: Acogimiento al favor ajeno en la adversidad propia/Solicitud/Petición escrita ¹³.

PUNTUACIÓN. Acción y efecto de puntuar¹⁴.

PUNTUAR. Sacar y aumentar puntos¹⁵.

PUNTOS. Unidad de tanteo, exámenes y oposiciones¹⁶.

3. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 463

4. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 695

5. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 695.

6. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 132.

7. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 216.

8. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág.324.

9. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág.126.

10. OSORIO, Manuel. Diccionario Jurídico Edit. Heliasta Bs.As. 3ª Edición Pág. 320.

11. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 235.

12. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 330.

NORMA. Regla de conducta. Ley¹⁷.

PARTICIPACIÓN. Parte. Intervención. Comisión¹⁸.

POLÍTICA. Arte de gobernar, o alarde de hacerlo, dictando leyes y haciéndolas cumplir, promoviendo el bien público y remediando las necesidades de los ciudadanos y habitantes de un país¹⁹.

4.3. MARCO JURÍDICO.

Se darán uso a las siguientes normas jurídicas para el desarrollo del presente trabajo investigativo.

La Constitución Política del Estado.

Ley N° 3988 Código de Tránsito y su Reglamento.

Decreto Supremo 29894 Estructura del Órgano Ejecutivo.

Ley N° 2494 Ley de Sistema de Seguridad Ciudadana.

CAPÍTULO II

CÓMO SE INGRESA EN EL SISTEMA.

II.1. CONDUCTORES ACTUALES.

En la actualidad todos los ciudadanos bolivianos y extranjeros se rigen por la normativa del Código de Tránsito, y en base a la licencia que otorgan éstos para poder conducir un vehículo dentro del territorio nacional, y es identificado por un documento denominado licencia, el cual se adjuntará a manera de anexo en el presente trabajo investigativo. Este artículo se define como lo siguiente:

Art. 109. (Licencia). La licencia es un documento personal e intransferible que acredita que su titular está facultado para conducir vehículos.²⁰

13. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 617.

14. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 314

15. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 311

16. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 694.

17. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 463.

18. CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual. Edit. Heliasta. Bs. S. 7ª Edición. Pág. 469.

19. OSORIO, Manuel. Diccionario Jurídico Edit. Heliasta Bs. As. 3ª Edición Pág. 196.

Modifíquese este artículo de acuerdo a lo siguiente:

Art. 109. (Brevet) La Licencia de conducir se deberá cambiar por otro documento denominado Brevet, como se tuvo en anteriores años, este brevet es un documento personal, en el cual estarán descritos los tipos de permiso que se otorga desde el particular hasta el profesional, dentro de la categoría profesional se otorgará éste de forma definitiva, en todas estas solicitudes por el postulante, se le otorgará en su inicio un porcentaje de puntuación que este equivaldrá a los 100 puntos asignados, de los cuales se irán perdiendo esta puntuación de acuerdo a las faltas e infracciones que fueran cometidos por los interesados. Esta resta de puntos será anotada en el momento de cometer la infracción en su propio documentos que lo identifica como conductor puesto que este documento será otorgado en especie de pequeña libreta, donde se anotarán otros tipos de registros mas que complementan su identificación.

Todos los actuales conductores deberán retirar del organismo operativo una cartilla de puntuación asignada a su actual licencia de conducir hasta que llegue el momento de cambiar su tipo de categoría, en el momento de su caducidad de su licencia, se deberá de renovar y éste será el momento en el cual se le otorgará la nueva licencia de conducir que seria el Brevet con la puntuación asignada, los cuales estarán inmersos dentro del documento de forma escrita.

Este puntaje podrá disminuir según las infracciones que cometa durante el periodo de vigencia que tenga el brevet, y en el periodo de 3 años calendario a todos aquellos que contemplen la categoría profesional no renovable. En el efecto, el conductor cuya disminución del puntaje llegue a cero, se le suspenderá o anulará el documento que lo autorice a conducir un motorizado.

II.2. CONDUCTORES NUEVOS.

La Policía Boliviana, mediante el Organismo Operativo de Tránsito vehicular, es encargada de otorgar las licencias o permisos correspondientes a todos aquellos ciudadanos que predispongan a conducir algún vehículo, esta autorización esta reconocida en el artículo 110 la cual señala:

Art. 110 (Otorgamiento). La licencia es otorgada por la Policía de Tránsito, y tiene validez en todo el territorio nacional, debiendo ser obligatoriamente renovada cada cinco años.

Modifíquese este artículo de acuerdo a lo siguiente:

Art. 110. (Otorgamiento), Las Licencias de conducir lo que ahora denominaremos Brevetes, serán otorgadas previo cumplimiento del examen médico oftalmológico, teórico y práctico, en el tipo de vehículo para el cual estará habilitado el conductor, previo conocimiento de su estado punitivo del interesado, vale decir que estará también sujeto a la presentación de la documentación otorgada por el REJAV para conocer de esta manera sus antecedentes penales del interesado, el tiempo de vigencia de estos nuevos documentos cambiarán de acuerdo a las categorías como ser la A y B tendrán un periodo de duración de cuatro años, según la última modificación a este Decreto Ley 10135 , y la categoría profesional tendrá una vigencia indefinida con los periodos de control de su permanencia cada tres años, esto quiere decir que los catalogados en esta serie deberán rendir exámenes de todo y la revisión de su puntuación asignada cada tres años.

Serán comprendidos en este sistema todos los conductores nuevos, los que deberán de cumplir todo lo estipulado en este artículo sin excepción alguna.

Art. 111.- (Clasificación) Las Licencias se clasifican en:

De ciclista.

De motociclista.

De conductor particular.

De chofer profesional.

De motorista.

Modifíquese este artículo de acuerdo a lo siguiente:

Art. 111 (Clasificación). Se clasificarán de la siguiente manera:

Permisos de conducción para conductores de:

Ciclistas con un puntaje asignado a 50 puntos en total, puesto que en la ciudad de La Paz no existen muchos conductores de este tipo de vehículo, en los demás departamentos se deberá tomar la iniciativa y decisión por cada unidad o comando

departamental para poder optar la de 50 o 100 puntos, viendo la necesidad del mismo.

Motociclistas. Quienes deberán tener el permiso únicamente con la puntuación asignada sobre los 100 puntos, puesto que éstos son otros conductores de motorizados que ocasionan muchos accidentes y no conocen la reglamentación normativa y son los mas peligrosos en cuanto a accidentes vehiculares.

Conductor Particular, Conductor profesional de categorías A y B.

Estos tres tipos de conductores deberán de renovar sus brevets cada cuatro años según estipula la nueva Ley 3899, se les asignará a cada clase o tipo los 100 puntos que se irán administrando según se indica en el siguiente capítulo.

Por ultimo tenemos la del conductor profesional de categoría C.

Esta categoría deberá de tener el brevet de forma indefinida, pero con la salvedad de que cada tres años deberá de rendir un examen y se le tomará un análisis de toda su etapa profesional, del mismo modo se le asignará los 100 puntos que serán renovables cada tres años conjuntamente con el examen que deberá de rendir, para su continua habilitación.

El conductor Particular que solicite pasar a la categoría Profesional, deberá de rendir nuevos exámenes para su posterior habilitación y empezará con la categoría A, renovables cada cuatro años, llegando a pasar a la categoría siguiente. Pero en el caso de perder los 100 puntos asignados éste perderá la oportunidad de acogerse a la nueva solicitud.

CAPÍTULO III

CÓMO FUNCIONA EL SISTEMA.

III.1. A TODO CONDUCTOR SE LE OTORGA PUNTOS.

A TODOS LOS CONDUCTORS O SOLICITANTES INTERESADOS DEL Brevet, se le otorgará la misma cantidad de puntos que equivaldrá a los 100 puntos, exceptuando los conductores de bicicletas que obtendrán únicamente 50 puntos, esto dependiendo del grado de fluidez y el uso de dicho vehículo en cada departamento, pudiendo ser este ampliado de acuerdo a requerimiento y decisión departamental por cada organismo operativo de transito hasta los 100 que se considera para todo tipo de conductor vehicular.

III.2. RESTA DE PUNTOS.

“El Artículo 109 de la presente modificación, señala que la puntuación asignada alcanza a los 100 puntos, de los cuales se irán perdiendo de acuerdo a las infracciones cometidas, es así que el sistema de reducción de puntaje se someterá a las siguientes reglas:

a) PERDIDA DE 100 PUNTOS: Consideradas como Cuasidelito de homicidio, Cuasidelito de lesiones, Conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, Conducción bajo la influencia del alcohol.

- Homicidio o heridas involuntarias que pueden llegar a una incapacidad total de trabajo de más de 3 meses.
- Delito de conducir en estado de ebriedad
- Delito de fuga
- Rechazo a someterse al test de alcoholismo
- Rechazo a obedecer a la inmovilización del vehículo y someterse a control alcoholímetro
- Utilización de falsas placas y defectos voluntarios de placas y falsas declaraciones

b) PERDIDA DE 40 PUNTOS: Consideradas como gravísimas Para las siguientes infracciones:

- No respetar el disco Pare o semáforo en luz roja fija o intermitente
- Heridas involuntarias no llevando una incapacidad total de trabajo superior a 3 meses
- Exceder de 40 Km. por hora o más de la velocidad autorizada
- Marcha -atrás o viraje en U en la autopista particularmente cruzando la línea central separativa de ambas calzadas o haciendo una interrupción de éstas
- Transitar en sentido contrario
- Transitar de noche o con neblina en un lugar con poca luz pública, sin el uso de desempañadores.
- De un vehículo sin luces y señalización exigida especialmente en carreteras.

c) PÉRDIDA DE 30 PUNTOS: Infracciones y contravenciones consideradas como graves. Para las siguientes infracciones que se indican:

- Exceder la velocidad máxima autorizada entre 30 Km por horas y menos de 40 Km por horas dentro del radio urbano, Y las velocidades de 80 Km. En avenidas y hasta 100 Km en carreteras
- Adelantamiento peligroso en cualquier via de circulación, con prioridad en carreteras.
- Estacionar un vehículo sin luces y señalización en la calzada durante la noche o con neblina en un lugar sin luz pública, y sin señalización en carreteras y avenidas.
 - Cambio brusco de dirección sin haber señalado ni avisado con seguridad que la maniobra no es peligrosa.
- Paso de la línea continua o mixta, si la línea continua es la más cerca del vehículo
- Transitar sin motivo en el lado izquierdo de la calzada
 - Parada o estacionamiento peligroso
 - Transitar en el lugar de emergencia
 - Entorpecer la circulación

d) PÉRDIDA DE 20 PUNTOS: Para las siguientes infracciones que se indican:

- Transitar o estacionar en el terraplén de la autopista
- Exceder la velocidad máxima autorizada entre 20 Km por hora y menos 30 Km por hora en las zonas escolares y de mucha fluidez peatonal.
- Aceleración del conductor cuando está a punto de ser adelantado por otro vehículo.

e) PERDIDA DE 14 PUNTOS: Para las siguientes infracciones que se indican:

- Andar sobre la línea continua sola o cuando esta no esté doblada por una línea discontinua del lado del usuario
- Manejar con la luz alta molestando a los conductores viniendo en el sentido contrario a pesar de las señales de luz de los vehículos contrarios, esto en dentro del radio urbano como en los de la carretera.

El retiro de puntos será comunicado en su misma documentación o brevet, puesto que este documento tiene un espacio asignado al mismo, también se hará conocer por carta certificada personalmente, es confidencial y no deberá ser comunicada al

empleador y tampoco a la compañía de seguros, en el caso de ser conductor de una entidad pública o privada,. Un registro llevará la cantidad de puntos perdidos que será en el fay de solicitud y este será conocido por las demás oficinas en comunicación directa por internet entre unidades operativas.

III. 3. SUMATORIA DE PUNTOS.

A todo conductor se le asignará la sumatoria de puntos, que alcanzará a un número de 20 según el tipo de acción que éste desempeñe como ser:

Tipo de acción		Puntaje de mérito
Buena Conducta	Por 12 meses	4
	Por 24 meses	6
	Por 36 meses	10
Curso de conducción y educación vial	De 32 horas	8
	De 64 horas	12

CAPÍTULO IV

A MANERA DE EJEMPLO DEL SISTEMA.

IV.1. EN LO QUE RESPECTA A MANERA DEL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA SE TOMARÁ EN CUENTA LOS SIGUIENTES EJEMPLOS:

- Delito de conducir en estado de ebriedad, el conductor que cometa este delito será retirado su brevet ya que los puntos de reducción son de 100 puntos por lo tanto será retirada el permiso.
- Exceder de 40 Km. por hora o más de la velocidad autorizada, se le reducirá los 40 puntos restándole 60 acumulados.
- Marcha atrás o viraje en U en la autopista, calles y avenidas, particularmente cruzando la línea central separativa de ambas calzadas o haciendo una interrupción de éstas, se le reducirá los 40 puntos, restándole los 60 para su debido uso.

- Transitar en sentido contrario, se le reducirá los 40 puntos restándole 60 acumulados.

CAPÍTULO V

PUNTAJE QUE SE IMPONDRÁ A INFRACTORES DE DEMÉRITO.

Tipo de infracción	Puntaje de demérito
1. Infracciones o contravenciones leves	14 puntos
2. Infracciones y contravenciones menos graves	20 puntos
3. Infracciones y contravenciones graves	30 puntos
4. Infracciones y contravenciones gravísimas	40 puntos
5. Conducción bajo la influencia del alcohol	100 puntos
6. Conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas	100 puntos
7. Cuasidelito de lesiones	100 puntos

8. Cuasidelito de homicidio

100 puntos

APÍTULO VI

CONCLUSIONES.

VI.1. CONCLUSIONES.

1. El Ministerio de Gobierno, la Policía Nacional y El Sistema de Seguridad Ciudadana son los entes encargados de regular y castigar las faltas disciplinarias cometidas por los conductores de vehículos.
2. Si tomáramos en cuenta las críticas y denuncias que se dan a nivel nacional e internacional, podríamos adelantarnos a una conclusión certera o errónea de acuerdo a esas críticas para darles la razón o no.
3. La trasgresión, el incumplimiento, la contravención, el desacato, a una norma que regula esta actividad, es la constituye una falta disciplinaria y un atentado contra la moral del ciudadano y el respeto a la vida, cometida por muchos infractores conductores.
4. Es cierto también el debilitamiento en cuanto al peligro siempre existente en la penetración de la corrupción, dentro de la policía al momento de quitar o sumarle puntos ó en su debido caso en el momento de otorgar la correspondiente autorización de manejo vehicular, que es uno de los males de nuestra policía, puesto que existe una influencia personal o uso de influencia de alguna autoridad, a quienes se debería de juzgar de acuerdo la ley Marcelo Quiroga Santa Cruz.
5. Tampoco existe una información y difusión exacta de la importancia de la función del miembro de la policía boliviana, lo que implica restarle importancia a su investidura.

VI.2. RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.

Desde el punto de vista estrictamente jurídico y la implicancia que tiene la normativa en vigencia, se deberá tomar en cuenta lo siguiente:

Es urgente revisar, actualizar, modificar y renovar el Código de Tránsito y su Reglamento, que el mismo debe responder a las necesidades y exigencias del proceso de reestructuración de los nuevos Códigos y estos que permitirán la reestructuración de los órganos institucionales del Ministerio de Gobierno y del mismo Organismo Operativo de Tránsito, principalmente en la otorgación de los brevets a todos los solicitantes y que éstos deberían de tener una formación tanto de conducción vehicular como la de una educación vial correcta.

1. Considero de mucha importancia que al ser modificado el mismo código de Tránsito en varios de sus artículos, éste se irá adecuando a las permanentes necesidades de toda la sociedad y de esta manera poder entrar en una nueva era de educación y respeto por la integridad nacional y personal.
2. La modificación a la Ley es un nuevo paso para el mejor control de la Policía Boliviana y de la misma Justicia Boliviana puesto que éste ente Público como es el Ministerio de Gobierno tendría la plena potestad de regular los actos indisciplinarios de todos aquellos malos conductores, y de esta manera se estaría precautelando los intereses de toda la comunidad nacional y de los mismos conductores que a la falta del respeto mutuo se viene cometiendo miles de delitos terminando en accidentes fatales
3. La transgresión, el incumplimiento, la contravención, el desacato, la negligencia, la ir respetuosidad entre conductores y la policía nacional, constituye una falta disciplinaria y un atentado contra la moral profesional, de estos dos sectores.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.

1. FERREIRA, Francisco F. Teoría General del Delito, Edit. Temis 1988, Bogotá, 1º Edición, Pág. 121.
2. MOSTAJO, Máx. Seminario taller de grado, Asignatura CJR-000 Técnicas de Estudio, Primera Edición la Paz- Bolivia 2005, pagina 153
3. DOSSIER ,Sistemas Judiciales Revista N° 9 abogacía y educación legal , agosto 2005
4. MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS CIT. PAGINA 156
5. CABANELLAS, Guillermo” Diccionario de Derecho Usual” Edit. Heliasta, 7ª edición, 1972 Pág.321.
6. CABANELLAS, Guillermo” Diccionario de Derecho Usual” Edit. Heliasta, 7ª edición, 1972 Pág.302.
7. HERNANDEZ S. Roberto. “Metodología de la Investigación” Edit. McGraw-Hill Latinoamericana. México 1992.
8. TAMAYO Mario Edit. Limusa . Segunda edición. Bogotá Colombia 1990.
9. BOLIVIA, Ley 3988
10. BOLIVIA, Decreto Ley 10135
11. BOLIVIA, Ley N° 2494 Ley de Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana.

ANEXOS

LEY N° 3988

LEY DE 18 DE DICIEMBRE DE 2008

EVO MORALES AYMA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Por cuanto, el Honorable Congreso Nacional, ha sancionado la siguiente Ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- Se eleva a rango de Ley el Decreto Ley N° 10135, de 16 de febrero de 1973, Código de Tránsito.

ARTÍCULO 2.- Incluir como segundo párrafo del Artículo 110 del Código de Tránsito, el siguiente texto:

"II. Las licencias de conductor Categoría Profesional, con otorgadas previo cumplimiento del examen médico oftalmológico, teórico y práctico de conducción en el tipo de vehículo para el que estará habilitado el conductor, tienen validez en todo el territorio nacional en base a la siguiente clasificación:

- a) Licencia Categoría "A" con vigencia de cuatro años.
- b) Licencia Categoría "B" con vigencia de cuatro años.

En caso de reprobación, el conductor podrá renovar la licencia únicamente en la categoría anterior, pudiendo volver a presentarse a rendir examen de ascenso de categoría, después de seis meses.

- c) Licencia Categoría Profesional "C" con vigencia indefinida.

Los conductores de esta categoría, obligatoriamente deben someterse a los exámenes correspondientes cada cinco años hasta la edad de jubilación, pasada esta edad, los exámenes deberán ser cada tres años.

Si el conductor no se sometiere a los exámenes dentro del plazo establecido o no aprobare, el Organismo Operativo de Tránsito, procederá a la inhabilitación temporal y en su caso a la retención de la licencia, hasta que el conductor se presente a rendir y apruebe los exámenes correspondientes".

Remítase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.

Es dada en la Sala de Sesiones del Honorable Congreso Nacional, a los cuatro días del mes de diciembre de dos mil ocho años.

Fdo. Oscar Ortiz Antelo, Félix García Surco, Fernando Rodríguez Calvo, Fredy Ornar Fernández Q., Heriberto Lázaro Barcaya, Roxana Sandoval Román
Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.
Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los dieciocho días del mes de diciembre de dos mil ocho años.

FDO. EVO MORALES AYMA, Juan Ramón Quintana Taborga, Alfredo Octavio Rada Vélez.