

1.1 Antecedentes Históricos

En primer lugar, su carácter eminentemente reeducador al configurar el cauce adecuado para modificar aquellos comportamientos, mediante la realización de cursos de reeducación vial de los conductores multirreincidentes, con el objetivo esencial de modificar los comportamientos infractores, cursos cuya superación, junto al cumplimiento de otros requisitos y pruebas que se establecen, permitirá la recuperación parcial o total del capital de puntos que, según los casos, corresponda a un conductor. Esta voluntad reeducadora se llevará a cabo, esencialmente, con un claro objetivo de sensibilización y permanente llamada de atención sobre las gravísimas consecuencias que, para la seguridad vial y para la vida de las personas, tienen los comportamientos reincidentes en la inobservancia a las normas que regulan el fenómeno creciente y cada vez más complejo de la circulación o tránsito de vehículos, poniendo así en permanente riesgo el primero de nuestros derechos fundamentales que es el derecho a la vida y a la integridad física y moral de los usuarios de las vías públicas.

En segundo lugar, su efecto punitivo para aquellos comportamientos, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos con que cuenta un conductor, titular de permiso o licencia de conducir. Puntos que son, por otra parte, reflejo del nivel de confianza que como tal conductor le otorga la sociedad en un momento dado y cuya pérdida, a su vez, señala el reproche que tales conductas merecen, derivado y con un claro sustento en la reiterada comisión de infracciones.

El reproche que se produce cuando se llega a la pérdida total de los puntos lo será, sin duda, no tanto por el hecho que constituye la infracción a la norma de tráfico, sino, esencialmente, por la actitud de reiterada vulneración de las reglas, que intentan poner el necesario orden en la circulación de vehículos y que sistemáticamente son ignoradas por algunos usuarios de la vía, generando riesgos a los que una sociedad como la nuestra ha de hacer frente de forma severa. Tender a la reeducación, al convencimiento, a la asunción de actitudes de respeto hacia los derechos de todos y, en concreto, a ése tan próximo al derecho a la vida, como es el de la seguridad vial, deben ser los principios que inspiran el sistema.

El nuevo sistema aquí propuesto se encuentra ya instaurado en países europeos como España, Francia, Gran Bretaña, Alemania e Italia desde hace varios años, con excelentes y resultados positivos para la seguridad de la sociedad.

Esta nueva licencia de conducir por puntos será "complementaria" al actual cuadro de sanciones. Es decir, además de perderse los puntos, el conductor recibirá la correspondiente multa por la infracción. Pretende además cambiar la mentalidad de los conductores para que se asuma que el permiso de conducir no es un derecho adquirido de por vida, sino un crédito de la sociedad que el conductor dilapida si no respeta las normas.

En nuestro país al no existir una base de datos sobre los accidentes y faltas graves al código de tránsito, no podemos cuantificar, poco menos registrar los accidentes fatales que suceden en el país, solo podemos magnificar los hechos de tránsito producidos por empresas de transporte público tanto departamental y provincial hechos constantes por la imprudencia de los conductores como también por la falta de

educación vial de los conductores aunque también algunas veces por el estado de los caminos.

Según datos arrojados desde enero hasta fines de septiembre murieron en el país vecino de la Argentina más de 5.300 personas, ostentando unos de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito. Según datos de la Asociación Luchemos por la Vida que funciona en la república Argentina, según datos del año 2004, debido a hechos de tránsito murieron en el país más de 7.130 personas (627 decesos en Santa Fe, 553 en Córdoba, 2.926 en Buenos Aires y 239 en Misiones, entre las provincias con mayor número de muertes). Con un promedio mensual de 595 muertes y casi 20 por día en 2004, hasta el 30 de septiembre de este año ya han fallecido 5.358 personas. Una muerte cada 72 minutos.

Más de 1.600 muertos el año pasado y más de 600 en lo que va del año es el saldo que dejan los accidentes.

Una de las medidas anunciadas por la presidenta Bachelet el pasado 21 de mayo fue la creación de un carnet de conducir con puntos. El sistema, que rige en varios países de Europa, consiste en la asignación de puntaje a cada conductor el que se va restando a medida en que se vayan cometiendo infracciones hasta terminar con la suspensión definitiva de la licencia. Además, los buenos conductores son premiados con bonificaciones en sus puntajes.

Para Pedro Leiva, presidente de la Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito (AVAT), la medida es necesaria. "Me parece importante que se tome en cuenta. Ha dado resultados importantes en otros países, reduciendo entre 30 y 40% la mortalidad

en esos países. Nosotros destacamos el anuncio de la Presidenta porque todos somos responsables de educar a los jóvenes.

A juicio de Carlos Abarca, director de la Automovilistas Unidos de Chile (AUCH) "la medida nos parece excelente. El normar de mejor manera produce conductores más seguros", quien agrega, sin embargo, que "es pésimo que haya estado dormido tanto tiempo. Lo que ocurre es que se le da prioridad a otras cosas y proyectos populistas".

Por otro lado Claudia Vithar, presidenta de ADACH, la Asociación de Automovilistas de Chile, no le tiene mucha fe a la iniciativa. "Todo lo que nos sugiera evitar accidentes no es malo, sin embargo, la sanción en vez de educación es el problema. Las cosas copiadas no funcionan en Chile. Este es un sistema rígido, para la gente que no merece conducir es genial, pero hay personas que no tienen idea como manejar.

Los tres dirigentes de los automovilistas comparten la idea de que las penas para los infractores del tránsito no son las correctas. "Hace falta una mayor fiscalización real y más efectiva. Es necesaria una campaña real de educación sobre accidentes y sus consecuencias. Creemos que es básico educar antes de obtener licencia, debido a que hoy en Chile no es obligatorio un curso", recalca Abarca de AUCH. En ese sentido, Leiva de AVAT señala que "estas leyes tienen que arraigarse en la cultura del pueblo. Las leyes y condenas deberían ser más fuertes, acorde a la gravedad de la infracción. Es increíble que quién atropella a cinco personas quede firmando". Claudia Vithar, de ADACH, cree que las exigencias para obtener licencia no son suficientes: "La tasa de rechazo por parte de las municipalidades es de un 5%, todos tienen licencia. El sistema de obtención de licencia debería ser más rígido. Hoy basta con aprenderse un cuestionario de memoria y hay personas que no saben ni cambiar una rueda en la calle"

Para que el sistema funcione se requiere de un mecanismo que permita contabilizar

los puntos y que esté conectado con el Registro Civil y los juzgados de policía local. El proyecto se encuentra en el Parlamento hace ocho años y la Mandataria estipuló estudiar las indicaciones para presentar y así calificar con urgencia al proyecto.

Desde que el sistema fue implementado en España, los accidentes del tránsito se han reducido en un 11%.

Los conductores parten con una base de 12 puntos, salvo quienes tienen menos de tres años al volante, quienes parten con 8 puntos, al igual que aquellos que hayan perdido la vigencia del permiso o la licencia de conducción.

Los conductores que no hayan sido amonestados reciben una bonificación de dos puntos durante los primeros tres años y un punto por los tres siguientes. Por otro lado, las restas de puntaje más grandes son las cometidas por conducir bajo los efectos del alcohol, conducir con exceso de velocidad o no someterse a alcoholemia. Todas multadas con seis puntos.

En cuanto a los accidentes en la ciudad de Buenos Aires, existe un motivo claro. En la ciudad hay 2.900.000 habitantes estables y entran por día tres millones más por los medios de transporte (ómnibus, colectivo, tren o vehículo particular). Entre ese gran flujo, a la mañana y a la tarde se producen muchas colisiones porque el tanto el conductor argentino como los conductores de Latinoamérica son muy indisciplinado en el manejo por la falta de educación vial y por las imprudencias de malos conductores.

Según un estudio publicado por la Asociación Civil Luchemos por la Vida en la Ciudad de Buenos Aires, en el lapso de un mes, se han producido las siguientes infracciones:

Eficacia de los Controles de Tránsito

Investigación sobre Infracciones Graves en la Ciudad de Buenos Aires

Cometidas en el lapso de 1 mes (período de medición: Junio de 2004)

Infracciones cometidas en un día	Infracciones cometidas en un mes	Actas labradas en un mes	Porcentaje en relación a infracciones cometidas
<i>INFRACCIONES GRAVES PARTICULARES</i>			
Violación al semáforo luz roja	2.203.200	66.096.000	4.886
No respetar la prioridad del peatón	883.920	26.517.600	11
Falta de uso del cinturón de seguridad	1.052.800	31.584.000	600
Niños en asientos delanteros	38.500	1.155.000	51
Falta de uso del casco en motocicleta o ciclomotor	57.200	1.716.000	83
Conducir en estado de ebriedad			
Falta de apoyacabezas			
Disputar carreras			
Adelantarse por la derecha			
<i>INFRACCIONES GRAVES DE LINEAS DE TRANSPORTE</i>			
No arrimar a la parada para ascenso y descenso de pasajeros	1.047.600	31.428.000	5
Violación al semáforo luz roja	410.400	12.312.000	178

1.2 Conceptos Básicos

1.- ¿QUE ES LA LICENCIA POR PUNTOS?

Consiste básicamente en una licencia que al momento de ser emitida cuenta en su haber con un “crédito” de 20 puntos. A medida que el conductor vaya cometiendo infracciones, los irá perdiendo; cada tipo de infracción tendrá un valor, englobado en cuatro categorías de faltas que se clasificaran de acuerdo al siguiente detalle de infracciones: **leves** (1 a 3 puntos), **moderadas** (4 a 6), **graves** (7 a 10) y **muy graves** (11 a 14).

2.- ¿CÓMO AFECTARÁ A LOS CONDUCTORES EL PERMISO POR PUNTOS?

El permiso de conducir por puntos no tiene por que afectarlo en su circulación cotidiana si usted conduce bien. Su beneficio será que los otros conductores respetarán las normas como usted y el tráfico por ende será más seguro. Contribuirá a el aprendizaje de mejores hábitos de conducción y reducción de accidentes.

3.- ¿CÓMO PUEDO PERDER LOS PUNTOS?

Los puntos se pierden al cometer infracciones consideradas graves y pueden quitarle desde 6, 4, 3 hasta 2 puntos. Para hacerse efectiva deberá transcurrir un mes desde la misma y tener sanción en firme. O cuando se resuelva si usted ha recurrido.

4.- ¿CUÁNTOS PUNTOS PUEDE PERDER EN UN DÍA?

Solo en un día puede perder como máximo 8 puntos, pero dependiendo de la gravedad de la infracción pueden proceder a la retirada de la licencia temporaria o permanentemente. Se consideran faltas graves como conducir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, negarse a la prueba de alcohol, ir más del 50% de la velocidad marcada como límite tanto para los conductores de vehículos particulares como los de servicio públicos, etc.

5.- ¿SI LE SACAN PUNTOS SE LIBERA DE LA MULTA?

No, son dos cosas distintas. Una cosa es la multa y otra el permiso por puntos. Para las infracciones leves deberá pagar multas de acuerdo a la normativa vigente del código de transito; cuando cometa una infracción grave (pueden sacarle de forma temporaria desde 1 hasta 3 meses el permiso de conducir), en caso de que la infracción haya sido muy grave (pueden sacarle de forma permanente el permiso de conducir) tendrá que hacerse cargo de las multas. En el caso que corresponda le restaran los puntos en función a la infracción cometida.

6.- ¿CÓMO GANAR PUNTOS?

Siendo buen conductor podrá obtener bonificación de puntos hasta llegar a 15 puntos. Cuando durante 2 años no haya perdido ningún punto se lo bonificará con 2 puntos y al cabo de tres años sin ninguna infracción se suma un punto más.

7.- ¿QUÉ PASA SI SE QUEDA SIN PUNTOS?

Si ha llegado al momento de quedarse sin puntos, pues también se ha quedado sin permiso de conducir. El nuevo sistema requiere que demuestre que es apto para obtener el permiso de conducir y estará en vigor mientras pueda conservar el crédito otorgado. Mientras se tenga algún punto se podrá conducir. La solución es realizar un curso de sensibilización y reeducación de 24 horas para recuperar 8 puntos. Pero tendrá que esperar 6 meses la primera vez que pierda todos los puntos (no podrá conducir durante ese tiempo) y 1 año si es recurrente.

8.- ¿CÓMO RECUPERO LOS PUNTOS?

Los puntos pueden ser recuperados de dos formas: Una realizando el curso de sensibilización y reeducación de 12 horas, con lo que se podrá recuperar hasta 4 puntos, nunca más de los que se hayan perdidos. No se puede realizar todos los cursos que se deseen, han puesto un límite: cada dos años para todos los conductores, menos los conductores profesionales que podrán hacer uno por año. Y la otra forma de recuperar puntos, mantenerse durante dos años sin perder ningún punto (3 años si ha cometido una infracción muy grave) se recuperan el crédito otorgado inicialmente, es decir los 12 puntos.

9.- ¿CUÁLES SON LAS INFRACCIONES MÁS FÁCILES DE COMETER?

Por norma son aquellas que nos quitan dos puntos, son las infracciones más comunes que cometen la mayoría de los conductores. Algunas de ellas son: Hablar por el móvil

mientras conduce, conducir sin el cinturón o casco en caso de una moto, detenerse en lugares que entorpecen y constituyen un riesgo factible de producir accidentes, estacionar o detenerse en el lugar destinado para el ascenso y descenso de pasajeros en los transportes públicos, no llevar las luces encendidas cuando sea obligatorio o circular en bicicleta o moto con un menor de 12 años, etc.

2.1. LA CONSTITUCION

Semánticamente y en sentido amplio, la palabra constitución significa el modo como está conformado una cosa; pero, lo que queremos conceptualizar en el presente trabajo es la Constitución de una sociedad políticamente organizada, es decir, una Constitución Política del Estado.

Etimológicamente la palabra Constitución, según el destacado constitucionalista boliviano, profesor Mariano Morales Dávila, proviene del latín *Constituere*, y significa constituir o establecer, y de la palabra latina *Constitutio-Onis*¹ que significa cómo está constituido o establecido.

Según la doctrina, la Constitución Política del Estado es el conjunto de principios normas jurídicas fundamentales, de acuerdo las cuales organizan la vida del Estado. Al respecto, destacado tratadista español, profesor Manuel de Osorio, al conceptualizar la Constitución Política del Estado, nos dice:

*Es la leyó conjunto de reglas fundamentales que rigen la organización de un estado, y que tienen que ser establecidos por la nación misma; ya sea por votación o por aplicación... dichas leyes o reglas fundamentales tienen por finalidad fijar y limitar las facultades que el pueblo impone a los gobernantes que elige.*²

La Constitución Política del Estado, es la norma jurídica fundamental que determinan las relaciones entre los miembros de una sociedad políticamente organizada, es decir, las relaciones entre los gobernantes, los gobernados y los órganos del poder. Esos principios y normas jurídicas fundamentales tienen como finalidad limitar y restringir

¹ MORALES DÁVILA, Mariano: "Derecho Constitucional-Cuatro Temas", 6ta. Edición, La Paz, Ed. UPS, 2000, p.37

² OSORIO, Manuel: "Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales", Buenos Aires, Ed. Eliasta, 1987, p. 159

las funciones y atribuciones que tiene el gobierno, garantizando los derechos fundamentales de las personas. Al respecto, el destacado constitucionalista boliviano, profesor Máx Flores Cardozo, cuando analiza el carácter fundamental de la Constitución, nos refiere:

*El carácter fundamental de la Constitución escrita es ser una ley de protección política, una ley de garantías; garantía de la nación contra las usurpaciones de los poderes a los cuales ha debido confiar el ejercicio de la soberanía; garantía también de la minoría contra la omnipotencia de la mayoría.*³

La Constitución en la ley fundamental, que define la organización jurídica del Estado. Establece su forma de Estado que puede ser unitario o federal.; determina su Forma de Gobierno, que puede ser monárquico o republicano democrático. Asimismo, define la conformación de los Órganos del Poder. El destacado tratadista chileno, profesor Gabriel Amunátegui Jordán, al definir la Constitución Política del Estado, nos dice que:

*Es la ley que tiene por objeto preferente la organización del Estado, determinar las atribuciones del gobierno y garantizar el ejercicio de los derechos individuales.*⁴

La constitución, como norma fundamental del estado, define los derechos y las garantías de las que gozan las personas. Señala la manera de elegir a los órganos del poder; la forma de su creación, la forma de sus relaciones y el campo de su acción; además de la forma en que deben desarrollarse esas relaciones mutuas. Al respecto, profesor José Antonio Rivera Santivañez, define la Constitución como:

³ FLORES CARDOZO, Máx: "La Reforma Constitucional", Revista Política de la Facultad de Derecho, Universidad Tomas Frías, Potosí, Ed. Universitaria. 1949, p. 146

⁴ AMUNÁTEGUI JORDÁN, Gabriel: "Manual de Derecho Constitucional", Santiago, Ed. Jurídica de Chile, 1950, p. 18

*El ordenamiento jurídico fundamental del Estado, que consigna normas que regulan la estructura jurídico política del Estado, determinando la forma de este Estado, la forma de gobierno, sus órganos del poder, los mecanismos de conformación..., sus funciones y atribuciones, así como los derechos y garantías constitucionales de las personas.*⁵

Al analizar sobre los derechos fundamentales de su carácter constitucional, el profesor Adolfo Posada, citado por el profesor Máx Flores, señala: *en definitiva la constitución se concibe como un conjunto, sistema o régimen de garantías.*⁶

2.2. CLASIFICACIÓN

La Constitución Política del Estado, ha sido definida desde diversos puntos de vista y existe una diversidad de concepciones acerca de este tema. Al respecto, el eminente constitucionalista español, profesor Manuel García Pelayo, define tres conceptos de Constitución, que son: El Racional Normativo, el Histórico Tradicional y el Sociológico.

El concepto **Racional Normativo**, considera a la Constitución como instrumento normativo, establecido por imperio de la razón y en acto único, en la que se instituyen las funciones fundamentales del Estado. Es la fiel expresión del Constitucionalismo Moderno. Al respecto de profesor José Antonio Rivera S. señala que: *La Constitución en la razón humana hecha ley, cuyas normas tiene carácter absoluto.*⁷

El concepto de **Histórico Tradicional**, que concibe a la Constitución como un conjunto de normas que son producto de un proceso histórico y de costumbres tradicionales forjadas a través del tiempo. Al respecto, el profesor Manuel García

⁵ RIVERA SANTIVAÑEZ, José Antonio: "Reformas a la Constitución y Modernización del Estado"; Cochabamba, Ed. Kipus, 1994, p. 10

⁶ FLORES CARDOZO, Máx: ob. Cit., p. 146

⁷ RIVERA SANTIVAÑEZ, José Antonio: ob. Cit., p.11

Pelayo, citado por J. Antonio Rivera S., considera que: *La Constitución de un país no es la creación de un acto único y total, sino de actos parciales reflejos de situaciones concretas y frecuentes, de usos y costumbres formados lentamente y cuya fecha de nacimiento es imprecisa.*⁸

El concepto **Sociológico**, define la constitución como el "ser" y no como el "deber ser" de una sociedad. Para ésta corriente la Constitución es inherente al ser de la estructura social. Es la forma de existir de una sociedad políticamente organizada. Sismondi, citado por Antonio Rivera, señala al respecto: *Una Constitución cuando es racional y conforme los verdaderos descubrimientos de la ciencia social, deben garantizar lo que existe, pero el mismo tiempo debe preparar los medios de reformas hasta llegar a ser lo que debe.*⁹

Otra clasificación que se hace de la Constitución, es aquella que la distingue por el procedimiento de su reforma. Se les define como Constitución Rígida y Constitución Flexible. **La Constitución Rígida**, es aquella en la cual el mecanismo de su reforma requiere de un procedimiento especial, y que es diferente al mecanismo de reformas de una ley ordinaria. **La Constitución Flexible**, es aquella en la cual el mecanismo de su reforma, es similar al mecanismo de reforma de una ley ordinaria y no requiere de un procedimiento especial.

Entre otras conceptualizaciones, tenemos la del filósofo griego Aristóteles, para quien: *La Constitución tiene por objeto la organización de las magistraturas, la distribución de los poderes, las atribuciones de la soberanía; en una palabra la determinación del fin especial de cada asociación política.*¹⁰

Para el destacado constitucionalista boliviano, profesor Pablo Dermisaky, una Constitución: *Es un documento solemne que consigna el ordenamiento jurídico*

⁸ *Ibíd.*, p. 12

⁹ *Ibíd.*, p. 12

¹⁰ ARISTÓTELES: "La Política", Cochabamba, Ed. Carlitos, 1999, p. 52

*fundamental del Estado, estableciendo la organización y atribuciones de los poderes públicos y las libertades, derechos y deberes de la comunidad*¹¹.

Para el eminente constitucionalista, profesor Hans Kelsen: *La constitución es la más alta grada jurídica positiva, y su misión consiste regular los órganos y el procedimiento de la producción jurídica...*¹²

El constitucionalista, profesor Carlos Sánchez Viamonte, al referirse sobre el tema señala: *Una constitución es, por definición, un programa máximo de posibilidades para las aspiraciones de justicia que caracteriza la inquietud social de un momento histórico*¹³.

Por su parte, José Stalin, ex gobernante de la URSS, citado por Máx Flores, al realizar su informe al Congreso de los Soviets, el 6 de febrero de 1935; al referirse a la nueva Constitución Soviética decía:

*El proyecto de la nueva Constitución representa así, un resumen del camino recorrido, un resumen de las conquistas alcanzadas ya. Es en tanto, el registro y consolidación legislativa de lo que se ha alcanzado y conquistado de hecho*¹⁴.

Al analizar la diferencia entre un Programa de Gobierno de un partido político de una Constitución Política del Estado, señala:

Mientras un Programa formula lo que todavía no existe y lo que hay que alcanzar y conquistar en el futuro, una Constitución por el

¹¹ DERMISAKY PEREDO, Pablo: "Derecho Constitucional", 2 ed. Cochabamba, Ed. Arol, 1991, p.49

¹² OMEBA: "Enciclopedia Jurídica", Buenos Aires, Ed. Duskril, 1985, p. 1036

¹³ SANCHEZ VIAMONTE, Carlos: "Manual de Derecho Constitucional", Buenos Aires, Ed. Kapelusz, 1945, p.32

¹⁴ FLORES CARDOZO, Máx: ob. Cit., p. 152

*contrario debe tratar de lo que existe, de lo que ya se ha alcanzado y conquistado en el momento presente. Un Programa se refiere principalmente al futuro y una Constitución al presente*¹⁵.

En suma, diremos que la Constitución Política del Estado es la ley fundamental de toda sociedad políticamente organizada, la cual determina: su Forma de Estado; su Forma de Gobierno; describe los derechos y las garantías fundamentales de las personas; define los órganos del Poder, la forma de conformarlos, sus atribuciones y limitaciones; las normas para el control de la supremacía constitucional y para los de su reforma; así como los regímenes especiales, introduciendo normas programáticas.

2.3 CONTENIDO

La doctrina constitucional señala que toda Constitución está compuesta de una parte dogmática y de una parte orgánica. Al respecto profesor José Antonio Rivera S., al referirse el contenido Constitución nos dice:

*La parte Dogmática que contienen la declaración de principios, los derechos fundamentales las personas y la fijación de las garantías constitucionales para el ejercicio de esos derechos. La parte Orgánica que contienen normas que regulan la organización del estado, desde la determinación de su Forma, la definición de su Forma de Gobierno, los órganos del poder, formas de conformación de los órganos del poder, sus funciones y atribuciones.*¹⁶

Las constituciones contemporáneas contienen preceptos programáticos, en los cuales se incorporan los más altos valores de la sociedad, buscando su desarrollo y bienestar. Al respecto el tratadista mexicano, profesor Héctor Fix Zamudio, señala:

¹⁵ Ibid., p. 152

¹⁶ RIVERA SANTIVAÑEZ, José Antonio: ob. Cit., p.14

Pero la actualidad las cartas constitucionales son mucho más complejas, pues además de los clásicos sectores dogmático y orgánico, poseen la función de incorporar los valores esenciales de la comunidad política ya que, además de sus disposiciones preceptivas contienen las llamadas programáticas, que trazan los proyectos del desarrollo futuro de la propia comunidad.¹⁷

Toda constitución debe contener un mínimo de normas legales relacionadas a los siguientes puntos: La declaración de principios, los derechos y garantías fundamentales de las personas. La definición de su Forma de Estado, ya sea Federal o Unitario, este último, centralizado o descentralizado; La definición de su Forma de Gobierno, ya sea Monárquico o Republicano democrático, este último representativo o participativo.

La definición de los órganos del poder: El Ejecutivo, Legislativo y Judicial, la forma de conformarlos, sus atribuciones y limitaciones. La declaración expresa de su Supremacía y el mecanismo de Control de la Supremacía de la Constitución y las normas para la reforma constitucional; así como la fijación de los límites al Poder del Estado. Los regímenes especiales como el Ejército, la policía, ministerio público, etc. asimismo los regímenes sociales como el laboral, familiar, campesino, etc.

2.4. CODIGO DE TRANSITO

En nuestro flexible ordenamiento jurídico con respecto al Código de Transito concordante con la normativa del Decreto Ley N° 10135 del 16 de Febrero de 1973 establece los pasos y requisitos para la obtención de la licencia o brevet de conducir.

¹⁷ FIX ZAMUDIO, Héctor: "Derecho, Constitución y Democracia", La Revista del Colegio, Publicación del Colegio Nacional de Ciencias Políticas y Administración Pública de México, No. 2, México D.F., Ed., A.M. Publicidad, 1989, p. 210

TÍTULO V DE LOS DOCUMENTOS Y REGISTROS

CAPÍTULO I DE LA LICENCIA

Art. 109.- LICENCIA.- La Licencia es un documento personal e intransferible que acredita que su titular está facultado para conducir vehículos.

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.

Art. 111.- CLASIFICACION.- Las licencias se clasifican:

- a) De ciclista.
- b) De motociclista.
- c) De conductor particular.
- d) De chófer profesional.
- e) De motorista.

Art. 112.- CAMBIO DE LICENCIA.- El conductor particular que solicite pasar a la clase de chófer profesional deberá aprobar los exámenes complementarios correspondientes.

CAPÍTULO II DE LAS AUTORIZACIONES PROVISIONALES Y PERMISOS OFICIALES

Art. 113.- AUTORIZACION.- La autorización provisional es un documento que faculta la conducción temporal de vehículos y es otorgada por la Policía del Tránsito.

Art. 114.- PROHIBICION.- La autorización provisional tendrá vigencia de treinta a noventa días y podrá prorrogarse por iguales periodos únicamente por el lapso de un año. Sus Poseedores están prohibidos de conducir vehículos del Estado y de servicio público, no podrán viajar fuera del radio urbano ni trabajar u obtener empleo como choferes profesionales.

Art. 115.- PERMISOS OFICIALES.- Los permisos oficiales se concederán a los personeros: de Misiones Extranjeras que cumplan labores especiales en el País, quienes acreditarán su condición por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Art. 116.- VIGENCIA.- Los permisos oficiales tendrán vigencia por un año y serán renovables por iguales períodos durante el tiempo que dure la misión.

Art. 117.- BENEFICIO.- Los funcionarios Diplomáticos Extranjeros y los del Servicio Consular, acreditados ante el Gobierno, gozarán del beneficio de obtener el permiso oficial. La solicitud será presentada a través del Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia.

CAPÍTULO III

DE LAS LICENCIAS INTERNACIONALES

PARA CONDUCIR

Art. 118.- PERMISO INTERNACIONAL.- El permiso Internacional para conducir es el documento que autoriza la conducción de vehículos en territorio extranjero.

Art.119.- OTORGAMIENTO.- En el País, el Permiso Internacional para conducir, será otorgado por el Automóvil Club Boliviano o sus filiales a la presentación de la licencia profesional o particular y deberá ser refrendado por la Policía del Tránsito del

Distrito. El de origen extranjero será admitido en Bolivia previa identificación de su poseedor.

Art. 120.- RESTRICCIÓN.- Este documento no faculta a su poseedor a trabajar en el territorio nacional como chófer profesional.

Concordante con su Resolución Suprema N° 187444 sobre el “Reglamento del Código de Transito” del 8 de junio de 1978, en cuanto a la obtención de la licencia de conducir o brevet de acuerdo a sus requisitos.

TÍTULO III DE LOS CONDUCTORES Y OTRAS PERSONAS

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Art. 190°.- BREVET O LICENCIA.- Está prohibido conducir vehículos motorizados sin el respectivo brevet o licencia o estando este documento caduco o cancelado. Es igualmente prohibido ceder el brevet o la licencia a terceras personas o permitir la conducción a personas que no estén legalmente autorizadas para hacerlo.

Art. 191°.- OBLIGACION DE PORTAR EL BREVET O LA LICENCIA.- Todo conductor de vehículo motorizado para conducir, llevará consigo obligatoriamente su brevet, licencia o autorización y al requerido por la autoridad, acreditará su identidad y exhibirá los documentos que lo habiliten para conducir.

Art. 192°.- CONTRATO DE TRABAJO CON PERSONAL SIN BREVET O LICENCIA.- Ningún propietario, entidad pública o privada o persona particular,

podrá celebrar contratos de trabajo que impliquen la conducción de vehículos motorizados con personas que no posean brevet o licencia.

Art. 193°.- CATEGORIA DEL BREVET O LICENCIA. - Con carácter general, todo conductor, únicamente podrá conducir vehículos que correspondan a la categoría del brevet o la licencia que posee.

Art. 194°.- ACTOS CONTRA LA MORAL.- El conductor de vehículos que corneta o se complique en actos con la moral, será sancionado con la inhabilitación de su brevet o licencia por el término de un año, sin perjuicio de remitirse obrados al Ministerio Público.

CAPÍTULO II

DE LA CLASIFICACION Y REQUISITOS

PARA SER CONDUCTOR

Art. 195°.- CLASIFICACION.- Teniendo en cuenta la clase de vehículo que conducen los conductores se clasifican en ciclistas, motociclistas, conductores particulares, choferes profesionales y motoristas.

Art. 196°.- REQUISITOS PARA CONDUCTORES PARTICULARES Y MOTOCICLISTAS.- Los requisitos para postular a la obtención de brevet o la licencia de conductor particular o motociclista son los siguientes:

- 1) Solicitud escrita dirigida al Jefe Departamental del Tránsito, en papel sellado, timbres de ley y firma de abogado.
- 2) Certificado de nacimiento que acredite que el postulante ha cumplido la edad mínima de 18 años.
- 3) Los postulantes varones mayores de 20 años presentarán copia legalizada de su Libreta de Servicio Militar u otro documento que acredite su

situación militar. Los postulantes de 18 años que hubieran obtenido su brevet o licencia están obligados a presentar copia legalizada de la Libreta de Servicio Militar, una vez que hayan llegado a la edad reglamentaria.

- 4) Certificado médico que acredite las buenas condiciones de salud del postulante. Este documento será otorgado por el facultativo del Servicio Nacional del Tránsito.
- 5) Certificado médico oculista, otorgado por el facultativo del Servicio Nacional del Tránsito, que acredite que el postulante tiene la visión normal.
- 6) Certificado de buena conducta otorgado por la Dirección de Investigación Nacional.
- 7) Certificado de estudios que acredite haber vencido el ciclo intermedio de educación.

Art. 197°.- REQUISITOS PARA CHOFERES Y MOTORISTAS.- Los postulantes a choferes profesionales y motoristas cumplirá con los requisitos señalados en el artículo anterior y deberán acreditar haber cumplido la edad mínima de 21 años y el Servicio Militar.

Art. 198°.- AMPLIACION DE BREVET O LICENCIA PARTICULAR A PROFESIONAL.- Los conductores particulares que deseen ampliar su licencia o brevet para pasar a la categoría de choferes profesionales cumplirán los mismos requisitos señalados por los artículos 196 y 197, debiendo presentar el respectivo brevet o licencia particular.

Art. 199°.- REVALIDACION.- Los conductores de la categoría particular, nacionales o extranjeros, que deseen revalidar sus Licencias o permisos de conducción obtenidos en países extranjeros, cumplirán los requisitos señalados por el artículo 196 y presentarán además:

- a) La respectiva licencia o brevet extranjero.
- b) Pasaporte con visa de radicatoria (para extranjeros). Los ciudadanos de nacionalidad extranjera están eximidos de presentar la Libreta de Servicio Militar.

Art. 200°.- PROCEDENCIA DE LA REVALIDACION.- La revalidación a la que se refiere el artículo anterior únicamente procede para la categoría particular y de ningún modo para la profesional, excepto para los de nacionalidad boliviana. En todo caso, por principio de reciprocidad, se otorgará a los extranjeros el mismo tratamiento que se dispense a los bolivianos en el país del cual procede el solicitante.

Art. 201°.- REQUISITOS PARA LA AUTORIZACION PROVISIONAL.- Los requisitos para postular a la obtención de la autorización provisional de conductor particular y motociclista son:

- a) Certificado de nacimiento que acredite la edad mínima de 18 años para conducir particular y 17 años motociclista.
- b) Garantía solidaria, mancomunada e indivisible de tercera persona para la reparación de los daños civiles en caso de accidente.

En cuanto al acuerdo sobre la reglamentación unificada básica de tránsito una normativa que se pretende implementar a nivel Latinoamérica establece parámetros sobre la portación de la licencia de conducir y la pautas de educación vial en cuanto al manejo de los diferentes vehículos de automotor como lo establece en los siguientes artículos.

CAPITULO IV

LOS CONDUCTORES

GENERALIDADES

Artículo IV.-

1.- Se conducirá con prudencia y atención, con el objeto de evitar eventuales accidentes, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

2.- El conductor de cualquier vehículo deberá abstenerse de toda conducta que pueda constituir un peligro para la circulación, las personas, o que pueda causar daños a la propiedad pública o privada.

De las habilitaciones para conducir:

3.- Todo conductor de un vehículo automotor debe ser titular de una licencia habilitante que le será expedida por la autoridad de tránsito competente en cada país.

Para transitar, el titular de la misma, deberá portarla y presentarla a requerimiento de las autoridades nacionales competentes.

4.- La licencia habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase o categoría que se especifica en la misma y será expedida por la autoridad competente de acuerdo a la normativa vigente en cada país.

5.- Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:

- a. Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.
- b. Un examen teórico de las normas de tránsito.
- c. Un examen práctico de idoneidad para conducir.

6.- La licencia de conducir deberá contener como mínimo la identidad de su titular, el plazo de validez y la categoría del vehículo que puede conducir.

7.- Podrá otorgarse licencia de conducir a aquellas personas con incapacidad física siempre que:

- A.- El defecto o deficiencia física no comprometa la seguridad del tránsito o sea compensado técnicamente, asegurando la conducción del vehículo sin riesgo.

B.- El vehículo sea debidamente adaptado para el defecto o deficiencia física del interesado.

El documento de habilitación del conductor con incapacidad física indicará la necesidad de uso del elemento corrector del defecto o deficiencia y/o de la adaptación del vehículo.

8.- La licencia de conductor deberá ser renovada periódicamente para comprobar si el interesado aún reúne los requisitos necesarios para conducir un vehículo.

9.- Los países signatarios de este Acuerdo reconocerán la licencia nacional de conducir expedida por cualquiera de los demás países signatarios.

De la suspensión de las habilitaciones para conducir

10.- La autoridad competente de cada país establecerá y aplicará un régimen de inhabilitación temporal o definitiva de conductores, teniendo en cuenta la gravedad de las infracciones.

3.1.- ANÁLISIS DEL MARCO JURÍDICO NACIONAL E INTERNACIONAL

Tránsito vehicular

Todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas, bicicletas y vehículos de tracción animal, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990 (Argentina, Ecuador, Brasil, El Salvador, Guatemala, México, Panamá y Venezuela). Colombia ha promulgado una nueva ley, Paraguay cuenta recientemente, Honduras y Nicaragua se encuentran en proceso de hacerlo.

Con el Reglamento de Tránsito de 1947, la República Dominicana con una Ley de Tránsito de 1967, Cuba con el Código de Vialidad y Transporte de 1987, y Bolivia con el Código de Tránsito de 1978.

Dichas normas han sido en alguna medida reformadas y completadas por nuevas disposiciones.

3.1.1 Educación Vial y Programas de Prevención

Todas las leyes de tránsito hacen referencia expresa a la necesidad de implementar planes de educación vial. Muchas de ellas disponen que la educación vial debe ser incorporada a los distintos niveles de enseñanza en las escuelas, como es el caso de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Perú y Venezuela. Algunas normas establecen entidades que específicamente se

dedican al tema, como el Consejo Federal de Educación Vial en la Argentina, el Consejo Nacional de Transito de Bolivia, la Dirección Nacional de Educación Vial en Costa Rica, el Consejo Nacional de Transito y Seguridad Vial de Panamá y el Departamento de Educación Vial de Asunción, Paraguay.

Al respecto, se desconocen resultados concretos sobre si la educación vial ha sido efectivamente incorporada al programa escolar de enseñanza en cumplimiento de lo que prescriben las normas legales.

Todos los países estudiados implementan en alguna medida programas de prevención dirigidos a la población para que se adopten comportamientos tendientes a evitar daños y lesiones a conductores y transeúntes. Con frecuencia, las campañas de educación y seguridad vial están a cargo de los ministerios de transporte, la policía de transito, los ministerios de educación o salud, o de organizaciones no gubernamentales. Existen programas nacionales, provinciales o estatales y municipales.

3.1.1.2 Lesiones no Intencionales

Los programas encontrados suelen hacer algún tipo de referencia general a los altos Índices de lesiones y muertes a consecuencia del transito vehicular, cifras que suelen surgir de datos aportados por los cuerpos de policía de transito. Solo se encontró el Plan Nacional de Prevención de Accidentes: desde el año 1995 al 2000 en Costa Rica, contiene una memoria que detalla estadísticas de accidentes y figuras que exponen las causas de las lesiones, muertes y daños materiales ocasionados en accidentes de transito, sus principales protagonistas, consecuencias y mortalidad, entre otros datos.

Con respecto a la evaluación de los programas preventivos, no se encontraron datos o cifras concretas que expresen el resultado de los mismos. Ello fue ya destacado en un estudio publicado en 1998 por la Organización Panamericana de la Salud sobre

evaluación regional de políticas y programas para prevenir y actuar en caso de lesiones no intencionales.

3.1.1.3 Medidas de Seguridad

Toda la legislación analizada hace referencia a normas de circulación vehicular, como adelantamientos, distancias entre vehículos, cruces, giros, paradas, estacionamiento y uso de luces. En general, se regula lo relativo a la circulación de automóviles, bicicletas, motocicletas, ciclomotores y vehículos de tracción animal. El tránsito de vehículos de transporte público está en algunos casos incluido en las leyes de tránsito y en otros regulado por una norma aparte.

En mayor o menor medida, todas las disposiciones incluyen requisitos básicos de seguridad vehicular, como luces, bocinas, frenos, neumáticos, suspensión, dimensiones y equipos de emergencia.

En relación con el uso de cinturón de seguridad, el mismo es obligatorio solo para el conductor y quienes viajen en los asientos delanteros en Argentina, Chile, Colombia, Cuba, El Salvador, México, Panamá, República Dominicana y Uruguay, y para todos los ocupantes del vehículo en Brasil, Costa Rica, Ecuador, Perú? y Venezuela. Con respecto al transporte de niños, en general se dispone que los menores de 12 años deban viajar en los asientos traseros (Argentina, Brasil, El Salvador y Uruguay).

Tal medida es obligatoria en Colombia y Venezuela para los menores de 10 años, en la República Dominicana para los menores de 8 años y en México para los menores de 5 años. No se encontraron normas al respecto en las leyes de tránsito de Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y Perú.

El uso de sillas de seguridad es obligatorio en Costa Rica para menores de 4 años y en El Salvador para menores de 2 años o niños cuyo peso no exceda los 15 kg. En el

Brasil, los menores de 12 años y de altura inferior a 1,50 m deben usar un sistema de retención adaptado a su peso. Si el vehículo no lo tuviera, deben usar cinturón de seguridad siempre que sea mayor de 3 años. Los menores de 3 años deben ser transportados con un sistema de retención adaptado a su tamaño y peso.

En Colombia, los menores de 2 años deben viajar en el asiento trasero sentados en una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación al asiento, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

No se encontraron normas que dispongan el uso obligatorio de bolsas de aire (airbags) en los países de la región.

En relación con los dispositivos de seguridad para motocicletas, en general se requiere el uso de luces, espejos retrovisores y material o chalecos reflectantes. El uso de casco para el conductor y acompañante es obligatorio en todos los países de la región. No se encontraron normas sobre el tema en Honduras y Cuba.

El uso de protector visual es exigido por las legislaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, México, Uruguay y Venezuela. Con respecto a las bicicletas, en general se exige el uso de luces de noche y material reflectante. El uso obligatorio de cascos para ciclistas está contemplado solo en el Ecuador, México y Colombia, donde su uso debe ser regulado por el Ministerio de Transporte. La obligatoriedad de portar chalecos reflectantes se prescribe en todos los países estudiados, aunque no se encontraron disposiciones al respecto en Bolivia, Cuba, Honduras y México.

Otro aspecto fundamental en materia de seguridad vial es la tendencia de los conductores a usar teléfonos celulares y a fumar o comer mientras conduce. En este sentido, todas las normas jurídicas analizadas son claras al exigir, utilizando distinto lenguaje, que quien conduce debe mantener el permanente dominio sobre el vehículo (México) o que deba llevar siempre ambas manos al volante (Perú). La pérdida de

control del vehículo por tal causa es considerada una conducta negligente o culposa y hace responsable al conductor por los daños que pudiera ocasionar. El uso generalizado de teléfonos celulares y el alto índice de secuelas por daños que sobrevienen ha hecho que muchos países impongan sanciones expresas a quienes conduzcan hablando por teléfono como es el caso de Argentina, Colombia, Cuba, Guatemala, México y Perú.

Las inspecciones técnicas de automotores son fundamentales para garantizar el funcionamiento y la seguridad de los vehículos. Las autoridades de tránsito, al habilitar o registrar automotores en forma periódica, deben retirar de circulación aquellos que no se ajusten a las disposiciones en la materia. Los textos consultados exigen en general una inspección previa a la habilitación vehicular, pero no en todos los casos se exige con carácter periódico. Los que sí la exigen son Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. En algunos casos, dicha revisión está dispuesta y regulada localmente, como en el Uruguay, o se aplica a vehículos específicos, como aquellos dedicados al transporte de pasajeros en el caso del Paraguay.

3.1.1.4 Requisitos para Conducir

Todas las normas analizadas disponen que sea necesario obtener una habilitación, registro o licencia para conducir. La misma es otorgada en distintas categorías que indican grados de dificultad y riesgo según se trate de conducir motocicletas, automóviles, vehículos de transporte de pasajeros o camiones. Se suelen otorgar también licencias especiales para conducir vehículos pesados de uso agrícola o transportar materiales peligrosos.

En general, los requisitos básicos para conducir son comunes en todos los países. Es necesario saber leer y escribir, certificar que se reúnen ciertas características

psicofísicas y aprobar un examen teórico y práctico. Algunos países exigen un certificado de antecedentes penales o de buena conducta (Argentina y Bolivia), haber completado cursos de capacitación (Colombia, El Salvador y Panamá) o no haber sido detenido por ebriedad (Honduras). Cuando se trata de otorgar licencias para conducir vehículos de pasajeros o camiones con acoplados o de gran capacidad de carga, se requieren cursos especiales o tener determinados años de experiencia utilizando licencias de categorías más bajas, como es el caso de Costa Rica y el Ecuador.

La edad mínima para conducir en los países de la región es de 18 años, salvo cuando los padres o tutores otorguen autorización especial o para conducir ciclomotores o motocicletas de baja cilindrada; en esos casos se requiere tener 16 años. Solo en la República de Argentina se permite obtener licencia para conducir automóviles a los 17 años.

3.1.1.5 Requisitos exigidos para obtener una licencia de conducir

La mayoría de las normas en estudio exigen que se realicen exámenes físicos y psicológicos para determinar si una persona se halla en condiciones de conducir como requisito previo a otorgar la licencia. Este es el caso de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela. En México, quien solicite una licencia debe manifestar en declaración jurada que se encuentra en condiciones físicas y psíquicas de manejar.

En Guatemala solo se exige una prueba visual y en Panamá se efectúa un examen psicológico solo a los conductores que aspiren a obtener una licencia profesional. Todos los países exigen también que se realicen exámenes teóricos prácticos de manejo; no se encontraron normas al respecto en Cuba y Nicaragua.

3.1.1.6 Tránsito Peatonal

Todas las normas de tránsito analizadas regulan los derechos y deberes de los peatones. Los conductores están obligados a respetar a los transeúntes y a considerar su vulnerabilidad cumpliendo con los derechos de paso establecidos. Estos, a su vez, deben comportarse adecuadamente en la vía pública cumpliendo en detalle lo normado, entre lo que se suele incluir circular por las aceras, veredas, pasos elevados o puentes peatonales, atravesar calles con cuidado, por sendas peatonales o cebras, y obedecer los semáforos peatonales y demás señales.

Las normas de tránsito y los principios generales de responsabilidad prescriben, en general, que el peatón es responsable por los daños y perjuicios que cause en su obrar imprudente y en contravención con las disposiciones legales en la materia.

Como se mencionara, todas las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores de vehículos que a los transeúntes. El incremento de la desobediencia a esas leyes como importante causa de lesiones no intencionales ha hecho que muchas normas incorporen sanciones específicas para los peatones, aunque queda por evaluar si las autoridades encargadas del control de tránsito las imponen efectivamente.

3.1.1.7 Consumo de Alcohol y Otras Sustancias

Un aspecto crucial a considerar en materia de seguridad vial es el consumo de alcohol y sustancias estupefacientes o psicotrópicas en niveles que alteran la capacidad de mantener el control del vehículo. Se denomina alcoholemia a la determinación de la cantidad de alcohol que se encuentra en la sangre circulante. La misma se expresa en cifras de miligramos de alcohol por ciento o en gramos de alcohol por mil. Varias normas fijan los límites máximos permitidos de contenido de alcohol en la sangre, como Chile, Costa Rica, México y el Uruguay.

En otros casos la fijación de dichos valores es delegada a instituciones como el Consejo Nacional de Transito en el Brasil y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Colombia.

En general, se considera que las manifestaciones iniciales o signos precoces de embriaguez comienzan a presentarse con cifras de alcoholemia superiores a 50 mg/l de sangre (Argentina, Chile, Costa Rica). En Colombia, con la entrada en vigencia de la nueva Ley de Transito en noviembre de 2002, se ha reducido el nivel de alcoholemia de 50 mg/l de sangre a 40 mg/l de sangre, que es el Índice mas bajo registrado en la región. México y el Uruguay fijan niveles mínimos de alcoholemia de 80 mg/l de sangre.

Todas las normas consultadas establecen sanciones para quienes conduzcan en estado de intoxicación. Las mismas consisten en multas, retención de la licencia de conducir por distintos periodos, inmovilización del vehículo y prisión. Conducir bajo la influencia de sustancias es, además, un agravante para el incremento de una eventual condena penal; en materia civil, se suele presumir la culpabilidad del conductor intoxicado.

En relación con los controles preventivos, la mayoría de las normas autoriza a la policía a solicitar a los conductores que se sometan a un examen para establecer si se encuentran en estado de intoxicación. No se localizaron disposiciones al respecto en Bolivia, Cuba, Paraguay, República Dominicana y Venezuela. En Costa Rica, por ejemplo, el conductor puede escoger la clase de prueba a la que va a ser sometido entre las disponibles.

El analizador de alcohol o alcoholímetro, que mide la cantidad de alcohol en la sangre por medio del aliento, es muy eficaz para la prevención. Su funcionamiento puede ser digital o de aguja y pueden medir hasta 400 mg de alcohol por decilitro de sangre. Sin

embargo y no obstante su utilidad y el hecho de que la mayoría de los países de la región contemplen su utilización, su uso efectivo depende de que la policía de tránsito en cada región o localidad los haya podido adquirir. En tal sentido, es necesario establecer planes de financiamiento para su compra y programas de capacitación para los agentes que los utilizan.

Varias normas establecen que quien se niegue a los exámenes preventivos se presume alcoholizado (Argentina, Ecuador, Perú). La norma venezolana dispone que se presume salvo prueba en contrario, que el conductor que se encuentre bajo los efectos de alcohol, sustancias psicotrópicas o estupefacientes es culpable de los daños, lesiones o muerte que ocasione y prohíbe la publicidad que estimule al consumo de bebidas alcohólicas en la vía pública.

3.1.1.8 Registros de Colisiones

La capacidad de adoptar medidas correctivas que determinen una disminución efectiva en las lesiones y muertes ocasionadas por el tránsito vehicular depende en gran parte del aporte de las estadísticas. Entre los países estudiados, solo las normas de tránsito de la Argentina, Colombia, México, el Uruguay y Venezuela contemplan la organización y funcionamiento de un registro unificado de colisiones y atropellos por vehículos. No obstante y con deficiencias y aciertos, todos los países cuentan en alguna medida con estadísticas en la materia.

Las fuentes fundamentales de datos de accidentes son la policía de tránsito, las historias médicas de las salas de emergencia, las actas de defunción de los registros públicos y los datos recabados por las compañías de seguro.

3.1.1.9 Mantenimiento de Calles, Caminos y Señalización

El mantenimiento de calles y caminos es muy importante en la prevención de colisiones. El libro cuestiona la creencia común de que 90% de las colisiones y

atropellos por vehículos son causados por el factor humano, y que las únicas soluciones son la educación, la fiscalización y el castigo de conductores y peatones. Hay estudios que indican que la inadecuación de los vehículos, la señalización, y la construcción y mantenimiento de las vías y aceras son factores que contribuyen a generar lesiones o defunciones por accidentes de tránsito.

Ello indica que es posible reducir significativamente el número de colisiones por medio de la ingeniería de tránsito y generar grandes ahorros sociales, independientemente de la existencia de cambios en la conducta de las personas en el tránsito.

Dicha publicación menciona también que, comparadas con los programas de educación y fiscalización del tránsito, las inversiones en ingeniería de tránsito representan ciertas ventajas. En primer lugar, los resultados son inmediatos y comprobables, lo cual difícilmente ocurre con las campañas publicitarias o con los programas de educación vial. En segundo lugar, los resultados tienden a ser duraderos y menos dependiente de la inversión continua de recursos humanos.

Las normas de tránsito de la región disponen que corresponde al Estado el mantenimiento de las calles y caminos públicos. Ello significa que el Estado es responsable en caso de que se produzcan daños, lesiones o defunciones como consecuencia de la omisión de cumplir con dicho deber. Lo propio sucede cuando la autoridad estatal o la empresa privada contratada para hacer arreglos o construcciones no colocan los carteles indicadores necesarios para evitar colisiones en las zonas de trabajo.

Todos los países de la región tienen normas relativas a la señalización y disponen que la colocación de señales y su mantenimiento sea responsabilidad de las autoridades viales.

Si una empresa privada está a cargo del mantenimiento de caminos mediante el sistema de peaje, es responsable de la colocación y mantenimiento de señales, así como de asegurarse de que las rutas en concesión se encuentren en buenas condiciones para el tránsito. Cabe señalar, sin embargo, que la falla de diseño, construcción, estado o señalización de dichos caminos debe ser causa determinante del accidente para generar la responsabilidad de la empresa concesionaria; de lo contrario, solo podría acarrear sanciones administrativas impuestas por la entidad estatal de control.

3.1.1.10 Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil

Es innegable que los vehículos terrestres pueden causar daño. Las lesiones y defunciones provocadas por la circulación de vehículos constituyen uno de los problemas más graves de salud pública; ello ha dado lugar a múltiples esfuerzos en materia de prevención, mejora en la asistencia a las víctimas, gestación de proyectos y legislación. Sin embargo, el número de accidentes generados por el tránsito vehicular es cada día mayor, con alta morbilidad: estos accidentes representan la causa más importante de secuelas traumáticas.

Las colisiones de vehículos entre sí y de estos con peatones pueden generar responsabilidad civil, penal y administrativa. La responsabilidad civil se configura con la concurrencia de una serie de elementos, como el daño en la persona de alguien o en las cosas de su dominio o posesión causado por la acción u omisión intencional o negligente de una persona física o los dependientes de una persona jurídica. Probado el nexo causal, la obligación indemnizatoria se extiende al conductor y al propietario del vehículo en forma solidaria.

La responsabilidad penal surge toda vez que el accionar de una persona se encuadra en una conducta descrita como punible en los códigos o disposiciones criminales. Las colisiones vehiculares suelen producir lesiones o muerte que son tipos legales

sancionados y con distintos agravantes y atenuantes, pueden dar lugar a las penas de prisión o reclusión.

Existe también una responsabilidad administrativa ante las autoridades de tránsito por transgredir las normas respectivas, la que puede ocasionar sanciones que van desde multas, suspensión y pérdida de la licencia hasta la retención del vehículo. El riesgo generador de responsabilidad civil es susceptible de ser asegurado, no así la responsabilidad penal.

Dentro de la teoría general de la responsabilidad civil, el automotor es considerado un objeto riesgoso y en consecuencia, quien crea el riesgo debe soportar el costo o responder por las consecuencias del riesgo creado. Una forma de liberarse del riesgo o de la incertidumbre de causar un daño es traspasarlo a otro a cambio del pago de una suma de dinero por medio de lo que se denomina contrato de seguro. Dicho seguro puede ser obligatorio, cuando es exigido por las autoridades como una condición para poder circular, o voluntario cuando es contratado sin que medie exigencia legal.

El seguro tiene por fin que la víctima reciba una compensación a través del desplazamiento del costo de los daños del causante asegurado a una compañía de seguros hasta el límite de lo que hubieran pactado en el contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario o hasta el límite fijado por las normas en el caso del seguro obligatorio.

La importancia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que producen daños es indudable. En principio, soluciona el problema de la insolvencia o solvencia limitada de gran parte de los causantes potenciales de daños para compensar integralmente a las víctimas. Además, tal insolvencia afecta la economía de los servicios de salud que tienen que brindar atención a los lesionados que no cuentan con seguro médico.

La mayoría de los países de la región contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños; es el caso de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. El Uruguay no cuenta con un seguro obligatorio y no se encontraron normas al respecto en Cuba, Haití, Honduras y el Paraguay.

Los seguros obligatorios suelen tener un precio único, pero en Costa Rica por ejemplo, el Instituto Nacional del Seguro clasifica los vehículos por riesgo y establece una prima variable. En general, esos seguros operan con topes máximo e independientemente de la culpa del conductor responsable del siniestro. Por lo común, cubren responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados y a veces, cubren daños materiales en forma limitada.

En todos los casos incluyen gastos médicos, también hasta un límite establecido. El sistema de topes máximos de compensación no implica que la víctima no pueda demandar al causante del daño o al propietario del vehículo por el monto restante hasta cubrir el total.

Todos los seguros garantizan un mínimo de riesgo cubierto pero, pese a lo que las normas prescriben, el funcionamiento de los seguros no es siempre eficiente ni cubren todas las necesidades reparatorias de las víctimas potenciales cuando se consideran las particularidades del tránsito terrestre en la región. El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar.

Dichos problemas han sido encarados solo por Colombia y Costa Rica, que establecen un sistema de compensación para las víctimas de vehículos no asegurados

o con póliza vencida, y por Bolivia, el Brasil y Colombia, que cubren parte de los gastos ocasionados a las víctimas de vehículos dados a la fuga.

En relación con el funcionamiento efectivo de los seguros obligatorios consagrados en normas legales, cabe destacar que la vigencia del Seguro único de Vehículos Automotores en México, que debió haber comenzado en 1998 ha sido pospuesta indefinidamente. Lo propio sucede en Panamá, donde el seguro fue establecido en 1993. En el Ecuador, El Salvador, Guatemala y Nicaragua no ha sido posible encontrar datos sobre la vigencia efectiva de los seguros obligatorios.

Debido a la falta de un adecuado procedimiento para la entrega, control y sanción en la licencia de conducir los estantes y habitantes que residen dentro de nuestro territorio nacional viven en constante riesgo ya que el procedimiento actualmente vigente denota una carencia de coercitividad y da lugar a la corrupción al interior del Organismo Operativo de Transito.

Consiste básicamente en una licencia que al momento de ser emitida cuenta en su haber con un “**crédito**” de 20 puntos. A medida que el conductor vaya cometiendo infracciones, los ira perdiendo; cada tipo de infracción tendrá un valor o se le asignara un valor englobado en cuatro categorías de faltas: leves (de 1 a3 puntos) moderada consistente en un valor de (4 a 6 puntos) las graves (de 7 a 10 puntos) y las muy graves de (11 a 14 puntos)

El permiso de conducir por puntos no tiene por que afectarlo en su circulación cotidiana si usted conduce bien. Su beneficio será que los otros conductores respetarán las normas como usted y el tráfico por ende será más seguro. Contribuirá al aprendizaje de mejores hábitos de conducción y reducción de accidentes.

Los puntos se pierden al cometer infracciones consideradas graves y pueden quitarle desde 6, 4, 3 hasta 2 puntos. Para hacerse efectiva deberá transcurrir un mes desde la misma y tener sanción en firme. O cuando se resuelva si usted ha recurrido.

Solo en un día puede perder como máximo 8 puntos, pero dependiendo de la gravedad de la infracción pueden proceder a la retirada del carnet temporaria o permanentemente. Se consideran faltas graves como conducir bajo los efectos del alcohol o estupefacientes, negarse a la prueba de alcohol, ir más del 50% de la velocidad marcada como límite, etc.

No, son dos cosas distintas. Una cosa es la multa y otra el permiso por puntos. Para las infracciones leves deberá pagar multas; cuando cometa una infracción grave (pueden sacarle de forma temporaria desde 1 hasta 3 meses el permiso de conducir), en caso de que la infracción haya sido muy grave (pueden sacarle de forma permanente el permiso de conducir) tendrá que hacerse cargo de las multas. En el caso que corresponda le restaran los puntos en función a la infracción cometida.

Siendo buen conductor podrá obtener bonificación de puntos hasta llegar a 15 puntos. Cuando durante 2 años no haya perdido ningún punto se lo bonificará con 2 puntos y al cabo de tres años sin ninguna infracción se suma un punto más.

Si ha llegado al momento de quedarse sin puntos, pues también se ha quedado sin permiso de conducir. El nuevo sistema requiere que demuestre que es apto para obtener el permiso de conducir y estará en vigor mientras pueda conservar el crédito otorgado. Mientras se tenga algún punto se podrá conducir. La solución es realizar un curso de sensibilización y reeducación de 24 horas para recuperar 8 puntos. Pero tendrá que esperar 6 meses la primera vez que pierda todos los puntos (no podrá conducir durante ese tiempo) y 1 año si es recurrente.

Los puntos pueden ser recuperados de dos formas: Una realizando el curso de sensibilización y reeducación de 12 horas, con lo que se podrá recuperar hasta 4 puntos, nunca más de los que se hayan perdidos. No se puede realizar todos los cursos que se deseen, han puesto un límite: cada dos años para todos los conductores, menos los conductores profesionales que podrán hacer uno por año. Y la otra forma de recuperar puntos, mantenerse durante dos años sin perder ningún punto (3 años si ha cometido una infracción muy grave) se recuperan el crédito otorgado inicialmente, es decir los 12 puntos.

Por norma son aquellas que nos quitan dos puntos, son las infracciones más comunes que cometen la mayoría de los conductores. Algunas de ellas son: Hablar por el móvil mientras conduce, conducir sin el cinturón o casco en caso de una moto, detenerse en lugares que entorpecen y constituyen un riesgo factible de producir accidentes, estacionar o detenerse en el lugar destinado para el ascenso y descenso de pasajeros en los transportes públicos, no llevar las luces encendidas cuando sea obligatorio o circular en bicicleta o moto con un menor de 12 años, etc.

4.1 CONCLUSIONES

PRIMERA.- Cada vez es más común que se infrinjan las normas de tránsito debido a que la tramitación para la obtención de una licencia de conducir se accesible para cualquier persona, que no tiene el mínimo conocimiento de las normas básicas de conducción y menos de educación vial.

SEGUNDA.- La Implementación de un sistema de datos sobre los registro de conductores a nivel nacional ayudara a tener el registro de aquellos conductores infractores. A pesar de todo, la seguridad y el compromiso de conducir de una manera más responsable de aquellos que se encuentran detrás del volante.

TERCERA.- En algunos países, las leyes de tránsito imponen multas a las personas que mientras manejan un vehículo usan el teléfono celular y no utilizan el cinturón de seguridad. Esto resulta ser una de las faltas más recurrentes en la vía y también se castiga con un alto costo pecuniario y en otros casos con no pasa de una llamada de atención. Se ha comprobado que en ciertos casos las conversaciones por el celular son un aglutinante severo para la descomposición psicológica el conductor, añadiendo más tensión durante el tiempo que dedica al manejo del vehículo.

CUARTA.- La falta de educación vial provoca un total desconocimiento de las señalizaciones y por lo tanto esto provoca muchos accidentes en autopista por el exceso de velocidad que imprimen los conductores.

QUINTA.- Con la implementación de la obtención de la licencia o brevet por puntos se disminuirá los conductores infractores por el registro de pérdidas de puntos en que se verá involucrado el infractor.

SEXTA.- La obligatoriedad de contar con el Permiso de Aprendizaje para aquellos a aquellos alumnos aspirante de las escuelas de conducción.- El permiso de aprendizaje

para la conducción de vehículos tendrá una duración de 30 días y será concedido por las Jefaturas Departamentales de Tránsito, previo cumplimiento de los siguientes requisitos exigidos según el artículo 323 del Código de Transito.

SEPTIMA.- Las prácticas para el aprendizaje deberán efectuarse fuera del radio urbano de las ciudades y poblaciones, debiendo el practicante estar siempre acompañado de un chófer profesional y con el vehículo de doble control en el momento de estar conduciendo según lo establece Art. 324°.- **NORMAS PARA EL APRENDIZAJE** del Código de Transito las pruebas de conducción en el radio urbano se lo deberá realizar en horarios en que no haiga mucha conglomeración de transeúntes o en horas de escape.

4.2 RECOMENDACIONES

PRIMERA.- Con la implementación de la educación vial en las escuelas desde el nivel básico se concientizara desde temprana edad, para evitar accidentes de transito en especial de los peatones.

SEGUNDA.- Debido a la masiva concurrencia de escolares en las unidades educativas tanto en la entrada y salida, recomiendo la creación de brigadas escolares que controlen el tráfico vehicular en las salidas de los colegios como medida educativa en la correcta utilización de los pasos de cebra y de las calzadas.

TERCERA.- La supervisión de las escuelas de conducción por parte de la unidades operativas de transito a nivel nacional en cuanto a la enseñanza y la concientización de los alumnos en cuanto a la responsabilidad y consecuencias de la conducción del un vehículo.

CUARTA.- Con el incremento de los ciudadanos para obtener la licencia de conducir en las unidades de operativas de tránsito se debería implementar un departamento de apoyo psicológico.

4.3 PROPUESTA

PROYECTO DE LEY “LICENCIA DE CONDUCIR POR PUNTOS”

ARTÍCULO 1°.- Modifíquese el texto del Artículo 91° de la Ley 24449, que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 91.- Características. Todo conductor será titular de una licencia para conducir, con un puntaje inicial asignado de 15 puntos, ajustada a lo siguiente:...”

ARTÍCULO 92°.- Agréguese como inciso c), al artículo 13° de la ley 24.449, el siguiente texto:

c) “La vigencia del permiso o la licencia de conducir estará condicionada a que su titular no haya perdido la asignación total de puntos. El número de puntos inicialmente asignado al titular de un permiso o licencia de conducir se verá reducido por cada sanción firme en vía administrativa que se le imponga por la comisión de infracciones graves o muy graves que lleven aparejada la pérdida de puntos, de acuerdo al Anexo I de la presente.”

ARTÍCULO 93°.- Agréguese como artículo 13° bis, el siguiente texto:

ARTICULO 93 bis: “Los puntos parciales perdidos se actualizarán al momento de la renovación de la licencia. La Autoridad de Aplicación declarará la pérdida de vigencia de las autorizaciones para conducir cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados, como consecuencia de la aplicación de lo

dispuesto en el Anexo I. Una vez constatada la pérdida total de los puntos que tuviera asignados, la Autoridad de Aplicación notificará al interesado el acuerdo por el que se son establecidas por el reglamento de tránsito.

Declara la pérdida de vigencia de su permiso o licencia de conducir. En este caso, el titular de la autorización no podrá obtener un nuevo permiso o una nueva licencia de conducir hasta transcurridos seis (6) meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo fuera notificado.

Si durante los cinco (5) años siguientes a la obtención de la nueva autorización fuera acordada su pérdida de vigencia por haber perdido nuevamente la totalidad de los puntos asignados, no se podrá obtener un nuevo permiso o licencia de conducir hasta transcurridos doce (12) meses, contados desde la fecha en que dicho acuerdo haya sido notificado.

La pérdida total de puntos asignados durante los cinco (5) años siguientes a la segunda renovación por pérdida total de puntos, acarreará la prohibición de conducir por un período de cinco (5) años”

ARTÍCULO 94°.– Agréguese como artículo 13° *ter*, el siguiente texto:

Artículo 94 bis: “El titular de una autorización para conducir, cuya pérdida de vigencia haya sido declarada como consecuencia de la pérdida total de los puntos asignados, podrá obtener nuevamente un permiso o licencia de conducir de la misma clase de la que era titular, transcurridos los plazos señalados en el artículo anterior, previa realización y aprobación de un curso de reeducación vial y posterior superación de las pruebas que se determinen. Los cursos de reeducación vial tendrán la duración, contenido y requisitos que determine la Autoridad de Aplicación.”

ARTÍCULO 95°. – Invítase a los departamentos y provincias de todo el país a adherir a la presente modificación para la obtención de la Licencia de Conducir por Puntos.

ARTÍCULO 96°.– De forma.

Anexo I – ARTICULO 96 bis:

Infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos

El titular de un permiso o licencia de conducción que sea sancionado en firme en vía administrativa por la comisión de alguna de las infracciones que a continuación se relacionan perderá el número de puntos que, para cada una de ellas, se señala a continuación:

INFRACCION	PUNTOS
Conducir con una tasa de alcohol superior a la reglamentariamente establecida.	8
Conducir bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias de efectos análogos	8
Incumplir la obligación de someterse a las pruebas de detección del grado de alcoholemia, de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas	6
Circular en sentido contrario al establecido	6
Conducir vehículos en competiciones y carreras que no estén autorizadas	6
Conducir de forma temeraria	6
Circular por autopistas o autovías con vehículos con los que esté expresamente prohibido	6
Sobrepasar en más de un 50 por ciento la velocidad máxima autorizada, siempre que ello suponga superar al menos en 30 kilómetros por hora dicho	6