



UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

"Sabiduría ante todo; adquiere sabiduría"

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia

**Inspección Técnica Vehicular en Guatemala y
derecho comparado**
(Tesis de Licenciatura)

Jennifer Paola Umul Enriquez

Guatemala, septiembre 2020

**Inspección Técnica Vehicular en Guatemala y
derecho comparado**
(Tesis de Licenciatura)

Jennifer Paola Umul Enriquez

Guatemala, septiembre 2020

Para los efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, **Jennifer Paola Umul Enriquez** elaboró la presente tesis, titulada **Inspección Técnica vehicular en Guatemala y el derecho comparado.**



UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

"Sabiduria ante todo; adquiere sabiduria"

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, dieciocho de enero de dos mil veinte. -----

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN GUATEMALA Y DERECHO COMPARADO**, presentado por **JENNIFER PAOLA UMUL ENRIQUEZ**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), reúne los requisitos de esta casa de Estudios, es procedente **APROBAR** dicho punto de tesis y para el efecto se nombra como Tutor a la **LICDA. ROSA ISABEL DE LEÓN GODOY**, para que realice la tutoría del punto de tesis aprobado.



DR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA

Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

 1779

 upana.edu.gt

 Diagonal 34, 31-43 Zona 16



Licda. Rosa Isabel De León Godoy
Abogada y Notaria
Correo: rideleon.upana@gmail.com

Guatemala, 22 de junio de 2020.

Señores Miembros
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Universidad Panamericana
Presente

Estimados señores:

Respetuosamente me dirijo a ustedes, en referencia al nombramiento como **tutora** de la estudiante **Jennifer Paola Umul Enríquez**, ID número **000093488**. Al respecto manifiesto que:

Brindé acompañamiento a la estudiante en referencia durante el proceso de elaboración de la tesis denominada "**Inspección Técnica Vehicular en Guatemala y derecho comparado.**" Durante ese proceso le fueron sugeridas correcciones que realizó conforme los lineamientos proporcionados.

Habiendo leído la versión final del documento, se establece que el mismo constituye un estudio serio en torno al tema investigado, cumpliendo con los requerimientos metodológicos solicitados por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,


Licda. Rosa Isabel De León Godoy
Abogada y Notaria

Rosa Isabel De León Godoy
Abogada y Notaria



UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

"Sabiduría ante todo; adquiere sabiduría"

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, diecisiete de julio de dos mil veinte. -----

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN GUATEMALA Y DERECHO COMPARADO**, presentado por **JENNIFER PAOLA UMUL ENRIQUEZ**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), ha cumplido con los dictámenes correspondientes del tutor nombrado, se designa como revisor metodológico a la **LL.M. INGRID MARIE VERDÍN MANSILLA**, para que realice una revisión del trabajo presentado y emita su dictamen en forma pertinente.



DR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA

Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

☎ 1779

🌐 upana.edu.gt

📍 Diagonal 34, 31-43 Zona 16

Guatemala, 25 de agosto de 2020

Señores Miembros
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Universidad Panamericana
Presente

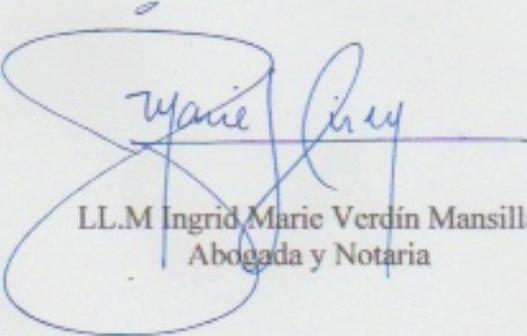
Estimados señores:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como **revisor** de la tesis del estudiante **JENNIFER PAOLA UMUL ENRIQUEZ**, carné 000093488, titulada "Inspección Técnica Vehicular en Guatemala y derecho comparado".

Al respecto me permito manifestarles que, la versión final de la investigación fue objeto de revisión de forma y fondo, estableciendo que la misma constituye un estudio serio que cumple con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,



LL.M Ingrid Marie Verdín Mansilla
Abogada y Notaria



UNIVERSIDAD
PANAMERICANA

"Sabiduría ante todo; adquiere sabiduría"

ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **JENNIFER PAOLA UMUL ENRIQUEZ**

Título de la tesis: **INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN GUATEMALA Y DERECHO COMPARADO**

El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el (la) estudiante: ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

Segundo: Que tengo a la vista los dictámenes del Tutor y Revisor, en donde consta que el (la) estudiante en mención ha completado satisfactoriamente los requisitos académicos y administrativos vigentes para el desarrollo de la Tesis de Licenciatura.

Tercero: Que tengo a la vista el documento, *declaración jurada del estudiante*, donde consta que el (la) estudiante autor de la presente tesis manifiesta, bajo juramento, que ha respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y ha reconocido los créditos correspondientes; así como la aceptación de su responsabilidad como autor del contenido de su Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

Se autoriza la impresión del documento relacionado en el formato y características que están establecidas para este nivel académico.

Guatemala, 09 de septiembre de 2020.

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"


Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia



☎ 1779

🌐 upana.edu.gt

📍 Diagonal 34, 31-43 Zona 16

En la ciudad de Guatemala, el día veintiocho de agosto de dos mil veinte, siendo las catorce horas en punto, yo, **JUAN CARLOS CONTRERAS CANO**, Notario me encuentro constituido en la sede central de la Universidad Panamericana, ubicada en la Diagonal treinta y cuatro, treinta y uno guión cuarenta y tres zona dieciséis, de esta ciudad, en donde soy requerido por **JENNIFER PAOLA UMUL ENRIQUEZ**, de veinticuatro años de edad, soltera, guatemalteca, estudiantes, de este domicilio, quien se identifica con Documento Personal de Identificación (DPI) con Código Único de Identificación (CUI) número dos mil ochocientos dos espacio sesenta y cuatro mil ochocientos setenta y nueve espacio cero ciento uno (2802 64879 0101), extendido por el Registro Nacional de las Personas (RENAP) de la República de Guatemala. El objeto del requerimiento, es hacer constar su **DECLARACIÓN JURADA** de conformidad con las siguientes cláusulas: **PRIMERA:** Manifiesta **JENNIFER PAOLA UMUL ENRIQUEZ**, bajo solemne juramento de Ley y advertido de la pena relativa al delito de perjurio, ser de los datos de identificación personal consignados en la presente y que se encuentra en el libre ejercicio de sus derechos civiles. **SEGUNDA:** Continúa manifestando bajo juramento el requirente: i) ser autor del trabajo de tesis titulado: "**Inspección Técnica Vehicular en Guatemala y derecho comparado**"; ii) haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; iii) aceptar la responsabilidad como autor del contenido de la presente tesis de licenciatura. No habiendo nada más que hacer constar, finalizo el presente instrumento en el mismo lugar y fecha de inicio, treinta minutos después, la cual consta en una hoja de papel bond, impresa en ambos lados, que numero, sello y firma, a la cual le adhiero los timbres para cubrir los impuestos correspondientes que determinan las leyes respectivas: un timbre notarial del valor de diez quetzales con serie y número AR guion cero ocho siete cuatro dos nueve uno y un timbre fiscal del valor de cincuenta centavos de quetzal con número cuatro millones ochocientos noventa y nueve mil quinientos noventa y cuatro. Leo lo escrito al requirente, quien enterado de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, la acepta, ratifica y firma con el Notario que autoriza. **DOY FE DE TODO LO EXPUESTO.**



F. Jennifer Paola Umul Enriquez

ANTE MÍ:


Lic. Juan Carlos Contreras Cano
ABOGADO Y NOTARIO

Nota: Para efectos legales, únicamente la sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

Dedicatoria

A Dios:

Por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional.

A mis padres:

María Coralia Enriquez Pinto de Umul y Juan Nery Umul Rafael con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más.

A mis hermanas:

Sonia Ester Umul Enriquez de Lutin y Miriam Lizeth Umul Enriquez de Dardón, por su apoyo incondicional durante el transcurso de mi carrera.

A mis sobrinos:

María Fernanda Dardón Umul, José Roberto Dardón Umul y Pedro Matías Lutin Umul.

A mis cuñados:

José Rafael Dardón Lemus y Pedro Lutin Corado por su apoyo durante el transcurso de mi carrera.

Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Inspección técnica vehicular en Guatemala	1
Inspección técnica vehicular en el derecho comparado	27
Análisis de la inspección técnica vehicular en Guatemala y derecho comparado	51
Conclusiones	64
Referencias	66

Resumen

El crecimiento demográfico y el incremento en el uso de vehículos a nivel local e internacional aumentó con los años, debido a la funcionalidad y beneficios que ofrecen para los habitantes de un territorio en cualquier de sus esferas. Esto provocó que el uso constante de los vehículos generara depreciación en los mismos a causas de la frecuencia y distancias recorridas a diario, además del desgaste de sus componentes y sistemas mecánicos. Por lo tanto, se estableció que, a mayor antigüedad y número de kilómetros recorridos, más reparaciones y operaciones de mantenimiento se deben realizar, pues son indispensables para el buen funcionamiento del vehículo.

Debido a la falta de mantenimiento e inspecciones vehiculares, existió una correlación entre la tasa de fallecidos y heridos por accidentes de tránsito. Por lo tanto, se determinó que el buen estado de un vehículo es indispensable para su circulación por las vías públicas de forma viable y que en Guatemala no se cuenta con una inspección técnica vehicular obligatoria, la regulada escasamente del marco jurídico, lo cual derivó en que se encuentre en circulación todo tipo de vehículos sin las condiciones técnicas y mecánicas mínimas para no atentar contra la seguridad de los habitantes y, por ende, para constituir riesgo latente en

la sociedad. Es por ello, que se desarrolló un análisis jurídico de la legislación nacional respecto al tema y las medidas reguladas en el marco internacional, para determinar las similitudes y diferencias.

Palabras clave

Vehículos. Revisión. Circulación. Vías públicas. Inspección técnica.

Introducción

La innumerable cantidad de vehículos, sin contar, con óptimas condiciones técnica para circular, produce un riesgo latente para la sociedad, específicamente en la seguridad vial, debido al número de accidentes por fallas mecánicas que también produce congestión vehicular. De tal manera, en Guatemala cada año el incremento es considerable. Sin embargo, debido a que no se cuenta con regulación que establezca la obligatoriedad de revisiones constantes tanto a autoridades correspondientes como de los propietarios de los vehículos previos a entrar en circulación sin conocer el estado de los principales aspectos básicos de un vehículo lo cual represente peligrosidad para la sociedad.

La inspección técnica vehicular tiene por objetivo mantener un control respecto al estado que tiene los vehículos en circulación lo que con lleva una serie de beneficios son: mejora del estado de la flota vehicular; su disminución en gastos de reparación debido a que por su mantenimiento constante se vuelven menos frecuentes las fallas mecánicas; la disminución de accidentes de tránsito ocasionados por desperfectos mecánicos como por ejemplo, una posible falla en los frenos o una corta visibilidad y con deficiencias. Derivado a que en Guatemala desde la Constitución Política de la República de Guatemala protege uno de los derechos fundamentales de todo ser humano, la vida, y no sólo desde la

perspectiva individual, sino también desde el aspecto colectivo, puesto que se garantiza seguridad a los habitantes de un territorio, es de importancia determinar dentro del marco jurídico, siendo el objetivo general de la presente investigación analizar la figura de la inspección técnica vehicular en Guatemala y derecho comparado, determinar la importancia, la normativa vigente conociendo el marco regulatorio de Guatemala y de países como España, Puerto Rico y Perú.

La metodología para la investigación será el método inductivo y analítico, desarrollando temas que partirán de lo general y se orientarán a lo específico, constanding la misma de tres títulos que van enfocados de la siguiente manera: el primer título sobre la inspección técnica vehicular en Guatemala, historia, definiciones, y fundamento legal en Guatemala situación actual; el segundo títulos se desarrollará la inspección técnica vehicular en derecho comparado en los países de España, Puerto Rico y Perú; y por último en el tercer título se desarrollará el análisis del derecho comparado y Guatemala.

Inspección técnica vehicular en Guatemala

Es necesario, previo a desglosar los antecedentes históricos y los fundamentos legales que respaldan y definen la inspección técnica vehicular en legislación nacional y en otras legislaciones internacionales. Establecer que no obstante, este tipo de controles en los vehículos que a diario transitan por el territorio es de gran importancia, en Guatemala ha sido escasa, si no es que nula, la regulación que obligue tanto a las autoridades correspondientes como a los propietarios de este tipo de transporte a realizarlo de forma periódica y no únicamente al momento de obtener cierto tipo de permisos o autorizaciones que preceden a la adquisición propietaria de un vehículo de cualquier clase o de cualquiera de sus insignias o reposición de las mismas.

Lo anterior deriva en que a diario se mantenga en circulación una innumerable cantidad de vehículos que no necesariamente se encuentran en óptimas condiciones técnicas para circular, lo cual produce un riesgo latente para la sociedad, específicamente en cuanto a seguridad vial, debido a que el número de accidentes por fallas mecánicas puede incrementar, al igual que el congestionamiento vehicular que a su vez puede provocar, por mencionar algunos de sus efectos negativos. De tal manera, que la temática en mención adquiere mayor relevancia en la

actualidad en que el incremento vehicular resulta evidente año tras año y en casi todos los horarios, ya que, si bien es importante que un vehículo cumpla con las condiciones mínimas de mantenimiento, adquiere un mayor grado de responsabilidad cuando en su circulación está implícito el riesgo de peligro para sus ocupantes y para las demás personas que transitan en la vía pública por cualquier medio de circulación.

De conformidad con el Manual Centroamericano de Normas para la Revisión Mecánica de Vehículos, emitido por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA: una inspección o revisión técnica vehicular trae consigo beneficios, dentro de los cuales los principales son: mejora del estado de la flota vehicular; su disminución en gastos de reparación debido a que por su mantenimiento constante se vuelven menos frecuentes las fallas mecánicas; la disminución de accidentes de tránsito ocasionados por desperfectos mecánicos como por ejemplo, una posible falla en los frenos o una corta visibilidad y con deficiencias; la mejora en la contaminación del aire y la emisión de gases con efecto invernadero, ya que al mantener una mejor calidad de condición de los vehículos se mantiene la emisión de gases adecuada y no perjudica tanto en forma negativa; y un control adecuado de parte del Estado respecto a la propiedad de vehículos, lo que generaría impacto en los índices delincuenciales al conseguir su reducción, específicamente en aquella relacionada a la venta de vehículos o cualquiera de sus distintivos o componentes cuya procedencia sea ilícita. (Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA, 2009)

Historia de la inspección técnica vehicular

La inspección técnica vehicular con relación a los países que cuenta con sistema jurídico o normativa legal en la cual regula la estructura y funcionamiento, pone en evidencia que la figura es de reciente implementación en la mayoría de legislaciones.

Dicha inspección tiene como base para su surgimiento, los fundamentos de seguridad vial y la seguridad que los vehículos deben poseer para su correcta circulación. Esto es debido a que en tiempos remotos no se hacía latente la necesidad de revisar que existiera un mantenimiento periódico de los vehículos por la baja demanda de los mismos ante su apareamiento. Sin embargo, en diversos países conforme el aumento demográfico y vehicular aumentaron los porcentajes de accidentes provenientes de las vías públicas, lo cual derivó en una preocupación tal de los Estados, que cumpliendo con el fin del Derecho de regular el comportamiento de la sociedad, comenzaron a legislar normas de tipo preventivo y coercitivo para proteger la vida de los habitantes.

Taddi & Bustamante (2006) afirma:

Los orígenes de la seguridad en los vehículos motorizados se remontan a la Primera Convención Internacional sobre el Tráfico celebrada en el año 1909 en París, en la que se introdujo el concepto de “homologación” para vehículos motorizados. En la década de 1950, el aumento del parque automotor y la mejora de las redes viales, permitieron un considerable aumento de la velocidad de circulación, momento en el que se comenzó a tener en cuenta la importancia de la seguridad de los vehículos. (p. 47)

El documento en mención en el párrafo anterior, se denominó Convención Internacional sobre la Circulación con Automóviles y reguló las primeras señales que advertían obstáculos para los vehículos que comenzaban a transitar debido al uso común que comenzó a darse de

ellos, dichas señales fueron tan sólo cuatro que se consideraban básicas para toda vía pública. Posteriormente, en 1931, surge una nueva reunión de la comisión encargada de la circulación de automóviles que formó parte de la Convención ya referida, la cual en ese entonces estaba a cargo de dichas regulaciones, con el objeto de ampliar las mismas, las cuales posteriormente sufrirían de diversas reformas y ampliaciones, observando su desarrollo gradual de una forma más acelerada desde la Segunda Guerra Mundial.

Durante el año de 1909, la Convención Internacional sobre la Circulación con Automóviles, también surgió otro factor clave que promovió la necesidad de regular sobre la circulación automovilística. Ya no se menciona únicamente al aumento del parque automotor, sino que entra en juego la velocidad de circulación que utilizaban sus conductores, ya que eso provocaba que no se tuviera la diligencia adecuada y aunado a ello, la falta de mantenimiento de la flota podía derivar en fatalismos.

En Guatemala, el primer antecedente en materia de tránsito vehicular surge con el Reglamento de Tránsito de Guatemala de 1909, pero en virtud del crecimiento de la población y, por ende, vehicular. En 1952,

fue publicado en el Diario Oficial un nuevo Reglamento de Tránsito que derogó el anterior, cuando este todavía era parte de la competencia de la Policía Nacional Civil y aún no había sido descentralizada. Este nuevo reglamento fue de vital importancia para el país porque constituye un antecedente de la inspección técnica vehicular, ya que el objetivo del mismo fue el control del estado actual de los vehículos de ese tiempo para observar su correcto funcionamiento y mantenimiento.

En el año 2006, se consolidaron las versiones de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968, y el Acuerdo Europeo que complementa la Convención, con el objeto de hacer más estrictas las disposiciones relativas a la seguridad, a través de un proceso de discusiones entre los Estados miembro. El aspecto estricto se observó en la comparación de las normas determinadas en la Convención inicial, puesto que en ella sólo se habían establecido las señales básicas de tránsito, pero ahora era necesario regular respecto de las condiciones técnicas en que debía encontrarse cada uno de los vehículos paralelo a la pericia del conductor para evitar accidentes de tránsito. En virtud, que la mayoría de los vehículos que tienden a derivar en situaciones negativas se deben a su poco mantenimiento y a la escasa supervisión por parte de las autoridades competentes para llevar a cabo inspecciones que permitan determinar si tienen el correcto equipo y funcionalidad o no.

Los datos y consecuencias anteriores desembocan en cifras alarmantes que impactan de manera negativa la vida humana. Por una parte, el Estado deja de cumplir con una de sus obligaciones fundamentales, que es proteger la vida humana y brindar seguridad a sus habitantes; y por otra parte, porque los conductores no ejercen conciencia social ni responsabilidad técnica para dar mantenimiento adecuado a sus vehículos.

La Convención a que se alude en los párrafos anteriores, también se ha denominado Convención de Viena, que aunque no fue ratificada por Guatemala, refiere dentro de otras normas aplicables, a las condiciones que deben reunir los automóviles para poder circular, lo cual es constituyente de otro antecedente sobre la inspección técnica vehicular en cuanto a determinar cuál es el estado que debe estar un vehículo para poder ser admitido no sólo en circulación nacional sino a nivel internacional, conforme sean aceptadas y ratificadas por los Estados las normas relacionadas.

A través de la historia, han sido pocos los Gobiernos que han adoptado medidas estrictas respecto a la inspección técnica de los vehículos para mejorar los índices de seguridad vial. En el caso de Guatemala, existen leyes y reglamentos de tránsito que a lo largo de los años han sufrido

modificaciones debido al cambio evolutivo del entorno, al incremento del uso de vehículos para circulación y a la alta necesidad de circulación entre municipios y departamentos, sin embargo, lo único legislado al respecto de la inspección técnica vehicular es cuando se llevan a cabo los llamados expertajes de forma coloquial, para los casos de reposición de distintivos, modificaciones de las características de los vehículos y en algunos casos cuando existe traspaso o activación de los mismos, a los cuales en el marco jurídico nacional se le denomina revisión vehicular, pero hasta el momento no ha regulado de forma específica a este tipo de inspecciones cuando de antigüedad, mantenimiento y uso de los vehículos se trate.

Uno de los factores que influye de forma negativa en Guatemala, es que en la sociedad aún no existe la cultura de mantenimiento constante y periódico de los vehículos por diversos factores que entran en juego, como, por ejemplo, el estatus económico de los propietarios que no permite que el conductor destine de forma mensual o bimensual una cuota fija para gastos de mantenimiento. La formación en educación vial recibida desde casa y en el sector educativo, la cual no existe en la mayoría de los casos o en algunas ocasiones tampoco se tiene acceso a la educación; la responsabilidad frente a terceros no es asumida; y otros factores culturales respecto al papel que tiene el hombre en sociedad.

El único antecedente respecto a la obligatoriedad de revisión vehicular por parte de las autoridades competentes proviene de la Constitución Política de la República de Guatemala en su artículo 25, que dispone sobre el registro de personas y vehículos por elementos de las fuerzas de seguridad, pero únicamente con causa justificada, esto es una forma de demostrar que las inspecciones se realizan en muchas ocasiones de forma selectiva y no dirigida a toda la población en general, lo cual se ampliará a detalle más adelante.

Por otra parte, al crearse la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento de Tránsito, se otorgó la facultad a los agentes de seguridad de imponer infracciones o sanciones de diversa índole, dependiendo del grado de la falta u omisión que trate, específicamente otorgando facultades en lo relacionado a la detección de falta de acondicionamiento del equipo básico de un vehículo, lo cual en la práctica es impuesto sólo por desperfectos externos muy notables y se aplica de forma parcial, pues no todos los agentes ejercen de forma estricta dichas disposiciones.

En cuanto a los vehículos, a través de los años y las diferentes reformas de las que han sido objeto las normas de tránsito, se fue haciendo más evidente dentro de ellas los requisitos que debía reunir todo vehículo

como el encontrarse en perfecto funcionamiento, equipamiento y cumplimiento de normas ambientales, algo que, hasta el día de hoy, debe ponerse especial atención en la inspección que debe realizarse de forma constante y total a todo vehículo en circulación.

Definición de la inspección

Del análisis jurídico respecto la inspección técnica vehicular, se determina que esta se refiere a una revisión periódica que por parte de autoridades competentes o entes particulares ya sea de forma voluntaria u obligatoria, se lleva a cabo respecto a un vehículo que circule en cualquier parte del territorio con el objeto de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, de seguridad, ambientales y para evitar cualquier tipo de accidente personal o con el involucramiento de terceros, actuando en cumplimiento de un marco legal que así lo disponga o por conciencia social de parte del propietario hacia las personas que circulen en la vía pública.

Por otra parte, también se hace mención que:

La revisión técnica de vehículos es un control exhaustivo, completo e integral, que cubre a todos los vehículos, pero no es permanente a lo largo del año. El vehículo debe llevarse por lo menos una vez al año y, si es el caso, demostrar que cumple con los requisitos mínimos que establece la normativa. (Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA, 2009)

Sin embargo, con base a la experiencia en el ámbito vehicular, al respecto algunos entes privados recomiendan a los usuarios la revisión del vehículo por lo menos a cada tres meses, derivado del uso de aceites y combustibles que conlleva y la forma en que afecta a los mismos el uso constante del vehículo, por mencionar algunos de los fundamentos para llevarla a cabo. En este caso se está ante una revisión particular por iniciativa propia de cada usuario en una forma preventiva mínima.

En muchos países que sí regulan lo relacionado a las inspecciones técnicas vehiculares, designan un espacio especial dentro de sus normas legales en materia para establecer un concepto jurídico sobre una inspección o una inspección especial según la legislación que sea, lo cual no sucede en el Estado de Guatemala, porque no se encuentra definida la figura dentro de ninguna ley o reglamento referente al tránsito o a los vehículos.

Respecto al papel que juega el control policial en la inspección según la jurisdicción asignada por cada país. Según lo mencionado con anterioridad, no hay una obligación fundamentada en ley para realizar este tipo de inspecciones. Por lo que la inspección tiende a ser selectiva o aleatoria, en la cual se determina a simple vista el acondicionamiento

básico de un vehículo sin inspeccionar factores más profundos o internos, como el estado de amortiguadores, pastillas, discos de freno, estado de los neumáticos en su rodadura y otros de aspecto más específico.; Además aleatoriedad se llega a aplicar a porcentajes muy pequeños de la flota vehicular durante el día y no en todos los sectores.

Por lo tanto, en la inspección técnica de un vehículo por parte de las autoridades policiales de tránsito, se deben incluir factores mecánicos a nivel general que determinen el correcto funcionamiento del mismo no sólo a nivel externo y de distintivos característicos, sino a nivel interno que le permitan estar preparado para circular dentro de un determinado territorio sin ningún tipo de inconvenientes y pueda reducir con ello las probabilidades de causar o participar de accidentes de tránsito que perjudiquen el entorno social y vial causando deficiencias en el marco de la seguridad vial de un país.

Al respecto, a través del Manual Centroamericano de Normas para la Revisión Mecánica de Vehículos que pone a disposición la Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA. Separa la inspección en dos: la inspección técnica vehicular de tipo visual y la inspección técnica vehicular de tipo mecanizada. Refiere que la primera se trata a la

atención de cualquier tipo de sonido o vibración anormal del vehículo o a cualquier tipo de soldadura, rotura o piezas incorrectas que posea; y en cuanto a la segunda, establece que esta es más profunda, ya que en este caso ya se hace necesaria la intervención de aparatos e instrumentos electromecánicos para determinar el funcionamiento general del vehículo.

También, a través del Manual Centroamericano de Normas para la Revisión Mecánica de Vehículos que pone a disposición la Secretaría de Integración Económica Centroamericana –SIECA–, detalla cada uno de los componentes que debe realizarse en cualquier tipo de inspección y refiere las características y condiciones en que debe encontrarse cada uno de ellos, estableciendo para ello, métodos de inspección, calificación de defectos y criterios y principios aplicables para cada caso. Estos parámetros son los que están más cerca de ser aplicados en Guatemala, pues la normativa referida fue establecida por la misma Secretaría para la Región Centroamericana exclusivamente, dentro de la cual se dispone revisar aspectos como: inspección de placas o matrícula, retrovisores exteriores, limpiaparabrisas, lavaparabrisas y guardabarros, modificaciones no autorizadas y ruedas de repuesto, todo lo relacionado a carrocería, el acondicionamiento interior, señalización como sistema de luces, reflectivos, bocina, sistema de alumbrado, frenos, sistema de

dirección del vehículo, ejes y suspensión, chasis, motor y transmisión, otras normas y disposiciones técnicas.

El detalle anterior no es de carácter limitativo, sino que sirve como guía para poder ser adoptada por los países centroamericanos, en virtud que cada uno de los rubros enlistados tiene sus divisiones sobre los componentes de cada uno de los sistemas mencionados. Todo se realiza con la diligencia y autorización que debe poseer un centro destinado al efecto actuando dentro del margen legal que corresponda. En Centroamérica, países como Costa Rica han implementado este tipo de guías para las inspecciones, derivando en experiencias de éxito de sus habitantes y de efectividad para el Gobierno.

Fundamento legal de la inspección vehicular en Guatemala

Siendo un país en el cual la inspección vehicular continua no es obligatoria y ante la falta de legislación que detalle de forma exhaustiva los procedimientos y aspectos que debieran ser sujetos de inspección, se hará mención conforme a su jerarquía normativa de los fundamentos legales que en algún momento dieron nacimiento a cuerpos legales relacionados a la materia y de otros que sirven de respaldo para llevar a

cabo de forma aleatoria inspecciones técnicas vehiculares necesarias para mantener en el correcto funcionamiento a un vehículo y reducir el impacto negativo en la sociedad.

La Constitución Política de la República de Guatemala, no regula específicamente lo relacionado a las inspecciones vehiculares, derivado a que el auge de la industria dedicada a la fabricación y comercialización de vehículos ha ido evolucionando conforme a los antecedentes históricos ya desarrollados. En tal virtud, en años anteriores no se hacía necesario implementar normas específicas para casos en los que no existía alta demanda y, por ende, tampoco existía la necesidad de regular estos aspectos, tomando en cuenta que la norma constitucional que rige a Guatemala fue actualizada por última vez en 1985, entrando en vigor en 1986, se instituyó un solo artículo que relacionara la facultad de las autoridades para legislar en materia.

De tal manera que el artículo 25 constitucional, refiere al registro de personas y vehículos efectuado por elementos de las fuerzas de seguridad, pero únicamente cuando presenten causa justificada para hacerlo, estableciendo también que, para el efecto, deberán presentarse debidamente uniformados y pertenecer al mismo sexo de los requisados,

debiendo guardarse el respeto a la dignidad, intimidad y decoro de las personas. El contexto del artículo refiere a casos particulares por los cuales una persona fuera o dentro de un vehículo es sujeto de una inspección policial ya sea por un caso en particular en el cual la persona se vea involucrada o bien, por casos de seguridad nacional en el que para mantener el resguardo ciudadano se haga necesaria la presencia de agentes de seguridad llevando a cabo estas actividades de forma preventiva o punitiva.

En cualquiera de los casos anteriores, el registro al que refiere el artículo citado, se refiere a un tipo de registro que, no obstante, puede ser externo o interno, no es una inspección precisamente mecánica, sino que puede ser dirigida a una inspección vehicular que sirva para determinar que no se cometan actos ilícitos a bordo del vehículo y que no se transporte algún tipo de objeto o sustancias no autorizadas legalmente. En Guatemala, generalmente es efectuada por la Policía Nacional Civil, pero en caso de hacerlo un agente de tránsito, puede apoyarse del primer cuerpo policial mencionado por ser de su competencia cualquier acto de ese tipo.

El artículo 39 del mismo cuerpo legal refiere a la propiedad privada como una garantía inherente a la persona humana y a la libre disposición que de la misma puede hacer, sin embargo, se hace necesario hacer mención de esta disposición, ya que el ejercicio de este derecho y la protección que debe darle el Estado está sujeto al progreso individual y al desarrollo nacional en beneficio de los guatemaltecos, por lo que a pesar de la libre disposición que cada persona pueda hacer de sus bienes, incluidos los vehículos y cualquier otro medio de transporte de su propiedad, debe tomarse en cuenta la diligencia y prudencia con la que se haga uso de ellos, ya que se debe poner atención al bien común de todos los guatemaltecos. Esto se puede encuadrar en el correcto mantenimiento vehicular para protección del ambiente y protección de los guatemaltecos, en este caso específico en el uso de los bienes en las vías públicas.

Sin embargo, las normas constitucionales que se considera pueden fundamentar las inspecciones, también se basan en los deberes del Estado hacia sus habitantes de conformidad con los artículos 1 y 2 constitucionales, en los que el Estado por una parte, se obliga a proteger a la persona y a su familia con el fin de lograr el bien común; y por otra, a garantizarles la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el

desarrollo integral de la personal, lo cual se conoce como seguridad jurídica.

La facultad que tiene el Organismo Ejecutivo de trasladar competencia administrativa en materia de tránsito a las municipalidades, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 224 de la Constitución Política de la República de Guatemala y en el Decreto Número 14-2002 del Congreso de la República, Ley General de Descentralización, que de acuerdo a sus condiciones puedan ejercerla y tomando como base el decreto del Congreso de la República de Guatemala (2002), Decreto Número 12-2002, Código Municipal, en su artículo 2 establece:

El municipio es la unidad básica de la organización territorial del Estado y espacio inmediato de participación ciudadana en los asuntos públicos. Se caracteriza primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad, multiétnicidad, pluriculturalidad, y, -multilingüismo, organizado para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito.

Quien también se organiza para el bien común de todos sus habitantes, las normas relacionadas al efecto han permitido a lo largo de los años que los municipios puedan ejercer competencias propias y otras que le sean atribuidas para un mejor desarrollo y organización eficiente de los deberes del Estado.

De tal manera que, tanto el artículo 6, como el artículo 68, inciso 1, como base el decreto del Congreso de la República de Guatemala (2002), Decreto Número 12-2002, Código Municipal, establece: que los municipios pueden llevar a cabo mediante el proceso de descentralización, competencias que originalmente no le correspondían en preceptos legales de forma expresa, pero que mediante la celebración de convenios con el Gobierno Central les han sido asignadas. De estos artículos, es de amplio conocimiento que en materia de tránsito se han llevado a cabo tareas de descentralización en su mayoría respecto a las funciones que le corresponden al Gobierno Central, con el objetivo que la mayoría de los municipios de cada departamento pueda ejercer su propia policía municipal de tránsito y los derechos y obligaciones que según las leyes en materia designen para el efecto.

A su vez, se obliga a las municipalidades a actuar dentro de los cánones y regulaciones del marco legal guatemalteco bajo la estricta observancia del respeto a la libertad individual y la garantía de los derechos humanos de cada habitante que circule en sus respectivos territorios. De esta manera se cumple con la norma legal que establece que el municipio posee competencias atribuidas, las cuales debe ejercer como si fueran propias y, por lo tanto, al ejercer competencias en materia de tránsito, al momento de incluir en el marco jurídico de esta materia lo relacionado a

la inspección vehicular. Cada una de las municipalidades a las que se les haya designado las competencias ya mencionadas debería también incluir dentro de sus funciones la obligatoriedad de realizar inspecciones a los vehículos que circulen en el municipio mediante procedimientos regulados y comunicados por el gobierno municipal.

Siendo un deber fundamental del Estado de Guatemala, garantizar la seguridad de las personas regulado desde la Constitución Política de la República de Guatemala como ley suprema. Da paso al Congreso de la República de Guatemala. A la creación del Decreto Numero 132-96. Ley de tránsito. Para regular todo lo relativo con la circulación de vehículos en la vía publica haciendo mención en sus considerandos que derivado al crecimiento de la población y el número de vehículos circulando con mayor impacto en el área urbana se ven en la obligación en cumplimiento a la seguridad vial crear la ley, con el objeto de velar por mantener el intereses social y bien común para poder mantener un tránsito seguro y ordenado.

De esta manera, a continuación, se describen los artículos que se relacionan actualmente con la inspección vehicular en el país.

El artículo 1 del Decreto Número 132-96 Ley de Tránsito describe la competencia del control de la circulación terrestre de las personas y vehículos, así como a la educación vial y actividades de policía relacionadas con el tránsito en las vías públicas, haciendo

excepción a lo que para el efecto establezcan los convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala; y el artículo 3 del mismo cuerpo legal refiere a la responsabilidad de los conductores de los vehículos de cumplir con las normas que se establezcan en la materia, así como con el cumplimiento de las sanciones que por falta de su cumplimiento reciban.

En cuanto a la obligación de darle mantenimiento a un vehículo, la ley regula como requisitos que Debe reunir un vehículo en su artículo 18 del Congreso de la República de Guatemala (1996)

Decreto Número 132-96, Ley de Tránsito establece:

Inciso b: “encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos” e Inciso c: “estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamento de la materia”.

Además, en el artículo anterior también se encuentra el fundamento legal respecto a que todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijaren las autoridades de tránsito, lo cual puede traducirse como sinónimo de supervisiones o inspecciones vehiculares. Sin embargo, es necesario hacer la observación que este texto impone una obligación que se deja fuera del alcance de la sección que establece las facultades del Departamento de Tránsito y que también esa disposición es de las menos cumplidas, pues en Guatemala no se fijan verificaciones periódicas para

conocer el estado actual de todos los vehículos que circulan en el territorio, es decir, es legislación vigente, pero no positiva.

Como se ha determinado, pese a ser la ley ordinaria base para regular la inspección técnica vehicular, aún carece de acuerpado legal suficiente que determine normas específicas de revisión y amplíe las facultades y atribuciones de los agentes de seguridad de tránsito y entes privados respecto a la forma, modo y causas por las que llevar a cabo cualquier tipo de inspección. Se deja bajo responsabilidad de un reglamento la creación de normas que desarrollen y ayuden al cumplimiento del artículo 18, de la Ley de Tránsito, pero teniendo una ley un carácter jerárquico más alto, debería sentar los fundamentos básicos para ampliar el reglamento al que se le designen las normas de carácter técnico relacionados a la verificación vehicular.

El Acuerdo Gubernativo Número 273-98, emitido 22 de mayo de 1998, por el Presidente de la República de Guatemala, Reglamento de Tránsito, desglosa de una forma más amplia normas referentes a las funciones de tránsito llevadas a cabo por las autoridades competentes, debiendo ser cumplidas por todos los ciudadanos del territorio de la República, en el cual describe particularidades de la Ley de Tránsito según corresponda,

por lo que se detallará el listado de artículos que regulan lo relacionado a las inspecciones vehiculares para los casos suscitados en el marco correspondiente.

El trámite administrativo de traslado de competencias de tránsito al municipio que así corresponda se encuentra regulado en el artículo 5 del Reglamento de Tránsito. Se menciona en virtud de tener un fundamento central que respalda el desarrollo de actividades que cualquier agente de tránsito realiza en todo el territorio de la República cuando así lo amerite y la norma a la que está sujeto todo conductor de vehículo de atender a cualquier tipo de inspección que le sea requerido por la autoridad de su municipio, aun cuando no sea vecino del mismo, pero que se encuentre en circulación por sus vías.

El Capítulo III, del Título II, del referido Reglamento menciona qué es lo que corresponde a un equipamiento básico de los diferentes tipos de vehículos que circulen en un territorio, lo cual sirve de base para los propietarios en cuanto a la revisión por iniciativa propia de su vehículo de forma periódica con el objeto de cumplir la ley y mantenerlo en óptimas condiciones; para las entidades públicas y privadas dedicadas a

la inspección de vehículos; así como para los agentes de tránsito en cuanto a las inspecciones de oficio que lleva a cabo de forma selectiva.

A partir del Capítulo Único del Título VI, el Reglamento de Tránsito detalla las multas, sus valores y motivos por los cuales pueden ser impuestas por las autoridades de tránsito a los propietarios y usuarios de los vehículos en circulación, dentro de los cuales en el tema que interesa, se encuentran casos por no contar con el equipamiento básico de los vehículos automotores de conformidad con lo que establece el mismo cuerpo legal; por efectuar reparaciones en vías urbanas importantes con prohibición de la autoridad, para lo cual debe tomarse en cuenta que algunos casos pueden deberse a no realizar el mantenimiento adecuado del vehículo por iniciativa propia y no tener ningún tipo de presión fundada en ley por parte de las autoridades en el cumplimiento de sus obligaciones de verificaciones periódicas que le permitan al conductor estar prevenido del estado mecánico de su vehículo para evitar cualquier tipo de falta o desperfecto mecánico espontáneo.

De esta forma, se puede observar que incluso en el reglamento que es el que amplía la norma legal referida en la Ley de Tránsito, tan sólo un artículo regula la obligación de someterse a verificaciones periódicas del

vehículo cuando así lo requiera la autoridad competente, lo cual no es común en la práctica y hace tan evidente la inminente necesidad de legislar al respecto para que se cumplan los objetivos de la correcta inspección técnica vehicular en su totalidad.

El Decreto Número 70-94, del Congreso de la República de Guatemala, Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, regula lo relativo a las inspecciones vehiculares en lo relacionado al Registro Fiscal de los vehículos mediante el artículo 22 y 23 numerales 2 y 3, que establecen que dicho Registro se encuentra a cargo de la Dirección General de Rentas Internas de la Superintendencia de Administración Tributaria, actuando en cooperación con la Dirección General de la Policía Nacional cuando así lo requiera. Establece que es obligación llevar un registro actualizado con las características de todos los vehículos que circulen en el territorio nacional, así como de cualquiera de las modificaciones que se realicen a los mismos por parte de sus propietarios.

El anterior fundamento, es otra de la normativa en la que se considera que escasamente está regulada la obligación de inspección por parte de la autoridad competente, que en el presente caso es el Registro Fiscal de

Vehículos, de hacer las verificaciones necesarias para la determinación precisa de los datos consignados por los propietarios de los vehículos, sin embargo, esta obligación no está establecida para realizarse de forma periódica; además, tampoco estipula que los vehículos sometidos a la verificación de los datos consignados deban estar en óptimas condiciones a través del tiempo, sino que estipula esta disposición para los únicos casos en que por algún trámite como por ejemplo, el cambio de placas, la activación de vehículos que fueron suspendidos temporalmente o la modificaciones o cambios de otros distintivos, así lo requiera otra autoridad competente.

En cuanto al Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, Acuerdo Gubernativo Número 134-2014, emitido por el Presidente de la República de Guatemala, se establece la revisión física de un vehículo dentro del artículo 19, numeral 7, a través de la autorización del Registro Fiscal de Vehículos de la siguiente forma:

“Previamente a solicitar la reposición de placas de circulación, por los motivos indicados, se deberá solicitar la constancia de revisión física, que por efectos de seguridad pública practicará la Dirección General de la Policía Nacional Civil, por intermedio de la unidad administrativa que esta designe, a requerimiento del propietario del vehículo, debidamente acreditado...”

El anterior artículo fundamenta la obligación de someter a inspección un vehículo cuando exista la necesidad de reponer distintivos como placas de circulación, lo cual se ha tratado a lo largo del presente documento como una de las pocas normas en que se obliga específicamente para determinada función, a llevar a cabo dichas inspecciones, con el objeto de generar una constancia emitida por el centro de inspección en el que se realice y esta forme parte del expediente administrativo requerido para los trámites que le dieron origen.

El artículo 27 del referido Reglamento, establece también una revisión física del vehículo realizada por la Policía Nacional Civil cuando las características de este sean modificadas. Sin embargo, no es una revisión mecánica, sino de carácter técnico con el objeto de regular si existe alguna anomalía en el mismo o no. Este precepto no se refiere a las inspecciones selectivas que se realizan en el país a lo largo del año en los denominados puestos de registro, sino que refiere a aquellas inspecciones cuya constancia constituyan requisito para determinados trámites realizados por el propietario del vehículo, como, por ejemplo, para el cambio de las características del vehículo o para cambio de placas u otros distintivos.

A su vez, el artículo 33 del Reglamento antes mencionado, requiere también la revisión física de un vehículo en la que se otorgue constancia de su normalidad cuando se trate de los casos en los que los vehículos fueron desactivados por diferentes circunstancias, como por ejemplo, un retiro temporal de su circulación o un retiro definitivo por motivos personales del propietario, cambios de propietario o por haber sido reportado un vehículo como robado y posteriormente encontrado, entre otros, y que en estos casos se haga necesaria una reactivación del vehículo para volver a transitar en cualquiera de las vías públicas del territorio guatemalteco.

Inspección vehicular en el derecho comparado

La seguridad vial ha sido un tema de gran importancia para organismos internacionales y demás Gobiernos que formen o no parte de dichos organismos, a pesar de que, de ellos, no todos, implementen medidas exhaustivas para la disminución de los índices en dicha materia. Como se ha considerado desde el inicio de la presente investigación, la cantidad de muertes o participación en accidentes de tránsito ha sido una de las causas principales que motivan al cumplimiento de inspecciones y verificaciones técnicas vehiculares por parte de propietarios, usuarios y

autoridades competentes, ya que las mismas coadyuvan a la reducción y prevención de los índices de mortandad y accidentales por esas causas. Sin embargo, ello no está regulado ampliamente, para que su obligatoriedad sea constante y periódica.

En 1974, la Organización Mundial de la Salud adoptó una resolución dirigida al creciente problema de los accidentes de tráfico y sus consecuencias para la salud. En los últimos decenios, la participación de la OMS en esta área ha sido esporádica y discontinuada, debido principalmente a la falta de personal y a la pobre respuesta de donaciones para la Institución. A principios de 1980, tuvo lugar una conferencia sobre accidentes de tráfico en México en la que se acordó convocar a un equipo de trabajo. El grupo desarrolló, en 1989 un documento titulado Nuevos Enfoques para Mejorar la Seguridad Vial. Además, la conferencia aprobó que varios centros de colaboración en el mundo se enfocaran hacia la prevención de los accidentes de tránsito viales. (Aguilera.E.R., 2009, p. 194)

Del texto anterior citado, se puede determinar la preocupación de la Organización Mundial de la Salud respecto a la seguridad vial, motivo por el cual consideraba que debía existir una cooperación entre los Estados para que se pudiera crear una especie de colaboración para prevenir accidentes de tránsito, que muchas veces son ocasionados por desperfectos mecánicos o fallas mecánicas al momento de la conducción a través de los diferentes accesos y vías públicas existentes en un territorio determinado.

Otras organizaciones como la Organización de las Naciones Unidas, también se han manifestado al respecto, lo cual da a entender que los índices de accidentes de tránsito alrededor del mundo han aumentado en ciertos niveles históricos por diversas causas y son motivo de atención para los Estados miembro. De esta razón, ha sido imperante la necesidad de crear documentos, normas y convenios internacionales que permitan unificación de criterios en cuanto a medidas que tiendan a regular el equipamiento adecuado de los vehículos utilizados para la circulación, los cuales generalmente son los bienes causantes de producir impacto en materia de seguridad vial.

En la Convención sobre la Circulación Vial de (1968). En Recuperado de <https://www.dipublico.org/10838/convencion-sobre-la-circulacion-vial-viena-8-de-noviembre-de-1968>. Se establecieron normas aplicables a la circulación vial, condiciones que habrían de reunir los automóviles para ser admitidos en circulación internacional y disposiciones sobre las inspecciones técnicas periódicas. Convención de la que no forma parte el Estado de Guatemala, pero que establece criterios internacionales para ser tomados en cuenta en la materia.

Dentro de los documentos internacionales que han sido creados para coadyuvar a servir de guías prácticas para otros países, ya sea a nivel gubernamental o en el sector privado, también se puede encontrar la norma UNE-EN ISO/IEC 17020 correspondiente a la Unión Europea, que contiene los requisitos y características que tienen que cumplir los organismos, centros o agencias de inspección para determinar que poseen un adecuado sistema de gestión, que son técnicamente competentes y que son capaces de generar resultados técnicamente válidos, para aquellos que realizan inspección en cualquier sector en que se desarrollen que deseen acreditarse bajo dicha norma.

Con base en lo anterior, se ha determinado que existen normas internacionales, Gobiernos extranjeros y organismos internacionales que han legislado en materia de tránsito e inspecciones obligatorias para cumplir con inspecciones técnicas vehiculares de forma periódica, sin embargo, son pocos quienes han puesto especial énfasis al tema para que cumpla con sus objetivos en un país. De manera que, a continuación, se presenta un análisis de determinados países que han adoptado normas más estrictas relacionadas al tema o que tienen un sistema más eficiente para llevar a cabo las inspecciones, que han sabido estructurar y adecuar sus instituciones para el cumplimiento de la norma.

España

España es uno de los países con mejor organización técnica en materia de tránsito, en el cual los vehículos de forma obligatoria deben someterse a cada cierto tiempo a controles técnicos, conocidos como ITV o Inspección Técnica de Vehículos, con el objeto de comprobar que cumplen con las normas de seguridad y emisiones contaminantes. Estas revisiones se realizan por primera vez a los cuatro años de haber sido matriculado un vehículo y después de esto, el periodo para inspección comienza a ser bianual, es decir, que se vuelve más periódica la revisión y con esto el Estado se asegura que no existan problemas de seguridad vehiculares, lo cual ha ocurrido desde el año 2018, en el que también se comenzó a controlar también los elementos electrónicos de los vehículos que son sujetos a inspección técnica vehicular, pasando a ser el primer país en aplicar este tipo de inspecciones vehiculares obligatorias a los vehículos. De conformidad con el Real Decreto 920/2017. (fecha 23 octubre 2,017). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2017/BOE-A-2017-12841-consolidado.pdf>

Con la entrada en vigor de la normativa de Inspección Técnica Vehicular, –ITV–, implementada por normas matrices de la Unión Europea relacionadas al efecto, se estableció que dichas inspecciones pueden ser llevadas a cabo hasta un mes antes del vencimiento del plazo que corresponda a cada vehículo, lo cual da libertad al propietario, en virtud que anteriormente se les daba una fecha exacta para realizarla. Se amplió también la libertad de elección sobre el ente encargado de la revisión y se flexibilizó la opción de poder realizar una segunda inspección en caso de ser desfavorable la primera inspección vehicular respecto al estado técnico del vehículo.

Es notoria la capacidad de España frente al mundo en relación al compromiso con la seguridad vial que posee hacia sus habitantes, puesto que en algunos trámites como por ejemplo, una renovación de seguro, es de cumplimiento obligatorio el haber aprobado una inspección técnica vehicular, lo cual refleja la eficiencia de gobernanza en cuanto a materia de tránsito y protege al mismo tiempo a los que circulan en las vías públicas de cualquier percance suscitado por desperfectos técnicos o mecánicos de un vehículo.

Las inspecciones técnicas vehicular en el referido país se dispone mediante el Decreto Real 2042/1994. (14 de octubre de 1994). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1994-25194> que es modificado por el Real Decreto 711/2006, (9 de junio). Recuperado de: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2006/06/09/711/dof/spa/pdf> del cual establece que para los propietarios de vehículos de primera matriculación se hace una notificación domiciliar al dueño del mismo median una carta con la citación para llevarla a cabo, quien de no recibirla está obligado de calcular por cuenta propia de acuerdo a los tiempos que establece la ley.

A raíz del COVID-19, virus suscitado en el presente año, España al igual que otros países que se han visto en la necesidad de suspender servicios, suspendió temporalmente la obligatoriedad de realizar la inspección técnica vehicular para evitar y prevenir más números de contagios y para ayudar a los propietarios a no ser multados por no haber realizado su inspección asignada, siempre y cuando la fecha que les había sido programada se realizó de forma posterior a que el Gobierno de España decretara el estado de alarma que causó la propagación del virus, lo cual demuestra flexibilidad en la norma y que es aceptable para un país cuya organización en materia de tránsito es superior a otros países. De

conformidad con el Real Decreto 463/2020 (14 de marzo de 2,020)
Recuperado de: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/03/14/463>

La regulación base se encuentra en el Real Decreto 920/2017, (23 octubre 2,017). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2017/BOE-A-2017-12841-consolidado.pdf> .

Por el que se regula la inspección técnica de vehículos, el cual tuvo como antecedentes y factores de propiciación del mismo la reducción del número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para el año 2020 y para su consecución, el país determinó que una de las acciones clave para lograr dicho propósito, era la de lograr que los vehículos fueran más seguros y, por ende, estuvieran en óptimas condiciones en cuanto a seguridad y medio ambiente al momento de su circulación. Se puede observar la organización técnica del Estado español referente a la materia, pues destina un cuerpo legal específico para las disposiciones que deben regir toda inspección técnica.

De conformidad con el artículo 4 del Real Decreto 920/2017, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, dispone de forma coercitiva en sus numerales 1 y 2 que:

Los vehículos matriculados que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por las vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV en los casos y con la periodicidad, requisitos y excepciones que se establecen en este real decreto.

El titular o arrendatario a largo plazo del vehículo deberá someterlo a las inspecciones técnicas que le sean exigibles. De conformidad con el Real Decreto 920/2017, (23 octubre 2,017). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2017/BOE-A-2017-12841-consolidado.pdf>

También posee una normativa amplia en cuanto a las inspecciones técnicas, ya que distingue diversos tipos que tienen relación con el momento en el cual se debe realizar una ITV, a la persona que la requiera, al estado del vehículo, al destino para el cual vaya a ser utilizado el mismo, entre otras. Es una legislación muy completa debido a que existen disposiciones según el tipo de vehículo y de inspección que deba realizarse, esto conlleva a determinar a España como un país responsable de sus vías públicas y a un Estado protector de la vida humana.

Algunos de los objetos de la inspección incluyen la “verificación de si las partes y componentes del vehículo corresponden a las características de seguridad y medioambientales exigidas que estaban vigentes en el momento de su homologación, o en su caso, en el momento de su adaptación”. De conformidad con el Real Decreto 920/2017, (23 octubre 2,017). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2017/BOE-A-2017-12841-consolidado.pdf> . El marco legal define con precisión los métodos aplicados y los objetos que el Estado permite con la Inspección

Técnica Vehicular –ITV–, de manera que los ciudadanos tengan la claridad necesaria para su fiel cumplimiento.

Regula también lo relacionado a las estaciones ITV, es decir, aquellas que se dedican en su giro normal de actividades a realizar este tipo de inspecciones, el tipo de sociedad que debe poseer, su forma de registro y las demás funciones que le corresponda realizar, lo cual define con claridad el papel que juega dentro del territorio español una correcta constitución de sociedades que se apegue al margen de la normativa legal.

El Real Decreto 920/2017, hace referencia a los sistemas y componentes del vehículo que deben ser inspeccionados, es decir, que la inspección debe cubrir al menos los aspectos siguientes: identificación del vehículo, dispositivos de frenado, dirección, visibilidad, equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico, ejes, ruedas, neumáticos, suspensión, chasis y elementos acoplados al chasis, otros equipos, emisiones contaminantes, inspecciones adicionales para los vehículos de transporte de personas de las categorías descritas en el Real Decreto referido.

Está claro que cada estación dedicada a la inspección técnica de vehículos, está en la disposición de agregar al anterior listado las demás características que desee según su propia capacidad y el requerimiento del propietario, pero como mínimo debe cumplir con las esenciales que la ley obliga y ninguna de estas estaciones será obligada a realizar la Inspección Técnica Vehicular –ITV– a todo vehículo que se presente, pues al igual que en la mayoría de legislaciones internacionales, está en libertad de aceptar o no de contratar los servicios.

En virtud de lo anterior respecto a la legislación española en la materia, se logra determinar que, si bien existe cierto grado de complejidad en torno a las inspecciones, España regula de forma muy completa las disposiciones referentes a las mismas, prestando especial atención a la seguridad tanto vial como jurídica que debe imperar en un país.

Puerto Rico

A partir del año 2018, Puerto Rico implementó reglas más rigurosas respecto a las inspecciones vehiculares con el objeto de evitar que vehículos con desperfectos mecánicos circulen en las vías públicas, estableciendo también flexibilidades en sus reglas federales en cuanto a vehículos que no aprueben las inspecciones para que tengan oportunidad

de repetirlas. La implementación de las medidas en mención muchas veces se encuentra en contraposición con el estado de las carreteras en el país, debido a que en algunas ocasiones son las causantes del mal estado de algunos componentes del vehículo. Sin embargo, en otros casos se provoca por negligencia del conductor. Es así, que, con normas vigentes, el Estado ha buscado mejorar las condiciones óptimas y el funcionamiento del equipo básico que compone cada vehículo.

El Gobierno de Puerto Rico a través del Ministerio de Transportación y Obras Públicas, emitió la normativa legal en forma de procedimiento que rige como base para las inspecciones vehiculares para reglamentar la inspección de vehículos de motor, la certificación de estaciones oficiales y personal, promulgado en virtud de la Ley Número 22 de 7 de enero de 2000 Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico y de la Ley Número 170 de 12 de agosto de 1988 Ley de Procedimientos Administrativos Uniformes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Dicho reglamento regula para Puerto Rico, las disposiciones que rigen las inspecciones de forma periódica para todo vehículo de motor sean personas individuales o jurídicas las propietarias. Para la legislación puertorriqueña, la inspección es una evaluación o diagnóstico al que un

vehículo de motor es sometido con el objeto de determinar la condición de todos sus componentes. Es interesante que en este país sí está regulado el control que debe realizar la Policía de Puerto Rico para verificar la condición de los vehículos, lo que incluso recibe el término de *on-road-test*, que significa “en prueba de carretera”, haciendo alusión a la atribución que recibe la seguridad de dicho país para efectuar inspecciones en las vías transitables.

El artículo VI, del Reglamento para reglamentar la inspección de vehículos de motor, la certificación de estaciones oficiales y, personal establece que:

Todo vehículo de motor que transite por las vías públicas deberá ser sometido a inspecciones mecánicas periódicas y deberá llevar el equipo requerido en buenas condiciones de funcionamiento y de ajuste, y dicho vehículo deberá estar en condiciones mecánicas tales que no constituya una amenaza para la seguridad pública. A tales fines todo vehículo que transite por las vías públicas deberá estar equipado con el sistema de control de emisiones, incluyendo el convertidor catalítico y piezas relacionadas. Ley de Procedimientos Administrativos Uniforme del Estado Libre Asociados de Puerto Rico (12 de agosto, 1988). Recuperado de: <http://www.transicion2016.pr.gov/Agencias/049/Informe%20de%20Reglamento%20y%20Normas/Reglamento%206271.pdf>.

Es importante hacer la observación que en esta legislación está implícito de forma expresa el objetivo principal de la importancia del correcto mantenimiento de un vehículo cuando se hace mención a que no debe constituir una amenaza para la seguridad pública.

También regula una serie de requisitos que deben cumplir las personas naturales o jurídicas y las agencias gubernamentales que se interesen en establecer una estación oficial de inspección. Resulta interesante que una legislación como la de Puerto Rico, establezca igualdad de requisitos para agencias gubernamentales y no las cree por acuerdos legislativos o de Gobierno sin obligarlos al cumplimiento de ciertas características como en otros países suelen hacer, debido a que este país los ubica al mismo nivel y no hace exoneraciones de algún tipo en cuanto a su registro.

Se establece dentro del marco legal reglamentario amplias disposiciones respecto a la autorización de centros que se dediquen a llevar a cabo las inspecciones vehiculares, características que, por lo general, en otros países, suelen determinarse mediante manuales técnicos administrativos, mediante circulares u oficios o se dejan en libertad de los propietarios o representantes legales de dichos establecimientos.

En cuanto al periodo de inspección en el que se debe hacer de forma constante, el reglamento de la inspección de vehículos de motor, la certificación de estaciones oficiales y personal establece:

Para vehículos de motor que sean nuevos, deberá hacerla a los 2 años de la compraventa. Para vehículos de motor usados, importados o ensamblados en el país, se debe inspeccionar antes de su inscripción en la entidad correspondiente. Para vehículos sometidos a comisión determinada, no podrá exceder de 6 meses ni menor de 1 vez al año.

Adicionalmente en el citado reglamento, en su artículo X, de las normas a seguir en el proceso de inspecciones mandatorias. Establece dos clases de inspección especiales siguiendo las siguientes:

Las de vehículos involucrados en accidentes de tránsito con serios desperfectos mecánicos. Las de vehículos que presenten desperfectos de fabricación. Las de vehículos que hayan sufrido alteraciones contrarias a las de fábrica o aquellas que amenacen la salud y seguridad pública a juicio de la Policía. Ley de Procedimientos Administrativos Uniforme del Estado Libre Asociados de Puerto Rico (12 de agosto, 1988). Recuperado de: <http://www.transicion2016.pr.gov/Agencias/049/Informe%20de%20Reglamento%20y%20Normas/Reglamento%206271.pdf>.

En Puerto Rico, se permiten los juicios de valor que realice la Policía referentes a las condiciones técnicas de un vehículo, ya que dentro del cuerpo legal, Reglamento para reglamentar la inspección de vehículos de motor, la certificación de estaciones oficiales y personal, promulgado en virtud de la Ley Número 22 de 7 de enero de 2000, Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico y de la Ley Número 170 de 12 de agosto de 1988, Ley de Procedimientos Administrativos Uniformes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, se establece la norma que el juicio de miembros de la Policía puertorriqueña puede ser determinante para que

una inspección sea llevada a cabo con el objeto de salvaguardar la vida de los demás habitantes.

En el marco jurídico de este país, a través de las normas legales ya mencionadas, de forma parafraseada establece como mínimo para someter a una inspección técnica vehicular los siguientes sistemas, piezas y componentes: sistema de frenos, sistema de dirección, suspensión, alineamiento y balance, sistema de combustible y almacenaje, sistema de control de emisiones, sistema de luces (faroles delanteros, luces posteriores, luz de tablilla, luces de paradas, luces direccionales, luces de estacionamiento), sistema de escape y amortiguador de sonidos, visibilidad, parabrisas y limpia parabrisas, carrocerías, parachoques y guardafangos, puertas, cerraduras y baúl, aros y ruedas de gomas infladas por aire, incluyendo la de repuesto, bocinas, cinturones de seguridad, reflectores y líneas reflectivas, espejos retrovisores, chapaletas, banderas, extintores y otros especificados en ley.

En Puerto Rico, se amplía las condiciones mínimas que deben ser revisadas en una inspección técnica vehicular, dejando margen abierto a demás equipos que según el tipo de vehículo posea. Estipula el procedimiento a llevar a cabo en cada inspección y fija plazos según el

tipo de desperfecto mecánico que posea para que sea solucionado, salvo que se trate de motores deficientes que a criterios de inspección constituyan peligro inminente para la salud y seguridad pública, en cuyo caso se emitirá suspensión del permiso del vehículo con un plazo mínimo para reparación y si el permiso no es entregado por el propietario en el caso que determine la ley, se imponen medidas más duras consistentes en la incautación del permiso.

Derivado del análisis jurídico al reglamento en cuestión, impide la circulación de vehículos que no hayan aprobado las inspecciones vehiculares establecidas o que no se encuentren en óptimas condiciones para circular y al igual que si se tratara de inspecciones de oficio, los agentes de Policía del país podrán inspeccionar que todo vehículo cuente con la aprobación para que no constituya peligro para la sociedad. Así como también, se determina mediante análisis las consecuencias estrictas como la suspensión de establecimientos que no cumplan con las disposiciones emitidas por el Gobierno para la correcta inspección de vehículos y el funcionamiento adecuado de sus instalaciones.

Perú

Perú al igual que otras legislaciones ya mencionadas, limita de forma estricta la circulación por sus vías públicas a los vehículos según su funcionamiento, es decir, que hayan aprobado las inspecciones técnicas vehiculares correspondientes, las cuales se realizan de forma periódica. El periodo para revisión que establece el Gobierno de Perú es a partir del cuarto año de la fecha de fabricación para vehículos particulares y, posterior a ello, revisiones anuales; mientras que para vehículos que presten servicios, la inspección será a partir del tercer año de fabricación y en adelante con frecuencia de 6 meses; para los de más de veinte años de antigüedad, la frecuencia de inspección es de 6 meses, algo que en otras legislaciones no está especificado.

De acuerdo con el Decreto Supremo No. 025-2008-MTC Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares de Perú, emitido en el año 2008, emitido por el Gobierno de Perú, la primera inspección técnica se realiza en virtud de un cronograma elaborado con el último número que corresponda a la placa del propietario lo cual marca una diferencia en cuanto al sistema que utiliza el país referente a otros ya mencionados, para llevar a cabo sus inspecciones de forma consecuente en el global de placas autorizadas según sus registros.

Perú constituye uno de los países cuyo sistema nacional de inspección técnica vehicular ha obtenido calificaciones altas en cuanto al modelo de réplica que pudiera tener en otros países por sus modelos de verificaciones y niveles de experiencia que han tenido sus habitantes respecto a ello y en contraposición con los índices de reducción de accidentes de tránsito derivado de las acciones legales preventivas en la materia.

“La implementación de un programa nacional de revisión técnica vehicular en Perú, ha requerido un largo proceso legislativo iniciado en el año 2007, así como la puesta en funcionamiento de numerosos centros de Inspección Técnica Vehicular distribuidos por todo el país.” (Taddia & Bustamente,2006, p.6).

Esto hace evidente el proceso que conlleva en un país crear normas de aspecto técnico fundamentadas en la protección y seguridad de las personas con modelos funcionales que no sirvan únicamente como relleno en un marco legal, sino que actúen de forma útil para el desarrollo no sólo de un país, sino de la cultura, educación y conciencia social de sus habitantes.

En Perú, durante varias décadas, no se ha contado con un programa de revisiones técnicas vehiculares debidamente regulado, habiéndose generado a lo largo de los años algunas normas dispersas sobre la materia. Actualmente, más de un millón de vehículos con los que a nivel nacional cuenta el parque automotor, hicieron necesaria la implementación de revisiones técnicas de manera obligatoria desde el año 2007 con la emisión de la Ley Número 29237, mediante la cual se creó el Sistema Nacional de Revisiones Técnicas Vehiculares. (Taddia & Bustamente,2006, p.34)

Según la reseña anterior, el sistema de revisiones técnicas es de reciente implementación en Perú que tuvo un costo de implementación muy elevado, pero que sería implementada de manera efectiva para promover la seguridad vial, de las personas y del medio ambiente ante el volumen elevado de vehículos en circulación.

Derivado de lo anterior tratado, se establece en estas instancias de una manera demarcada que Perú es otro de los países con normativa específica para la inspección vehicular creada bajo el Decreto Supremo No. 025-2008-MTC en el cual se aprobó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares como encargado de certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normatividad nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, y las condiciones ambientales saludables.

El reglamento que estipula lo relacionado a las inspecciones regula también en el artículo 4 numeral 4.5, el procedimiento, requisitos y condiciones de operación para los Centros de Inspección Técnica Vehicular –CITV– que deseen operar como tales, los procedimientos de inspección y emisión de certificados, entre otros, y define a la inspección técnica vehicular como:

El procedimiento a cargo de los Centros de Inspección Técnica Vehicular - CITV, a través de los cuales se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables. Decreto Supremo No. 025-2008 (24 de agosto de 2008) Recuperado de: <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/09/Reglamento-ITV-spij.pdf>

El artículo 5 en el numeral 5.3 del reglamento, atribuye a la Policía Nacional del Perú la fiscalización por las vías públicas terrestres de vehículos que hayan aprobado la inspección técnica vehicular de acuerdo a lo estipulado por el reglamento, es decir, cierra el margen para que transiten aquellos vehículos cuya inspección haya sido reprobada.

Las clases de inspección reguladas en Perú, según el artículo 7 del ya mencionado Reglamento, son las siguientes: de carácter ordinario, referente a todo vehículo que circula en las vías públicas a nivel nacional según la frecuencia establecida; las de carácter de incorporación, que es la exigida a la no matriculación en los Registros Públicos de los vehículos usados importados, especiales, usados procedentes de subastas oficiales y deja el campo abierta para que posteriormente se incluyan otros que así decida el Gobierno; y las complementarias, que son realizadas según el servicio que ofrezcan.

El Gobierno de Perú determinó en el artículo 8 del Decreto Supremo No. 025-2008-MTC en el cual se aprobó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares un sistema de cronogramas con su respectiva frecuencia de las inspecciones técnicas vehiculares de acuerdo con la categoría, función y antigüedad de los vehículos para determinar en qué momento se debe realizar, así como la vigencia que tendrá cada una. Como ya se ha mencionado, la efectividad de Perú en cuanto a las inspecciones ha sido buena y se ha tomado como un modelo a replicar debido a factores como organización, regulación clara, entre otros.

Según el artículo 4 numeral 4.2 del Decreto Supremo No. 025-2008-MTC en el cual se aprobó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, se determina hacer uso de un distintivo consistente en calcomanía de Inspección Técnica Vehicular una vez que esta haya sido efectuada y aprobada, la cual deben portar los vehículos en el lado derecho del parabrisas delantero, a excepción de las inspecciones complementarias y de vehículos pequeños que no tengan la capacidad espacial para portar dicha calcomanía. También se establece la cantidad mínima de trabajadores que deben tener los Centros de Inspección Técnica Vehicular, así como los requisitos que cada uno deberá acreditar según el grado o profesión para el cual se le requiera, un sistema muy

ordenado para determinar un mínimo de profesionales existentes que debe haber en cada centro destinado al efecto.

Regula también la fiscalización correspondiente a la que estará sujeta cada centro de inspección, la cual comprende la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de estas conforme lo prevea el reglamento, así como el procedimiento para llevar a cabo la imposición de dichas sanciones por causales incurridas una vez realizadas las actuaciones previas para determinar si existen o no circunstancias que justifiquen el inicio de un procedimiento de ese tipo.

Según el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, en su artículo 16 del Decreto Supremo No. 025-2008-MTC en el cual se aprobó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares establece:

Las revisiones mínimas a realizar se dividen según la etapa de la inspección de que se trate, ejemplo, en inspección técnica vehicular se revisará: inspección visual que incluya el estado de conservación de la carrocería, espejos, parabrisas, dispositivo limpiaparabrisas, láminas retroreflectivas, dispositivo anti-empotramiento o parachoques, entre otros componentes según el vehículo que se trate, integridad estructural del chasis, vigas principales que no presenten desgaste por corrosión, juegos que puedan existir en las ruedas, sistemas de dirección, suspensión, amortiguación y frenos, dispositivos de unión entre los sistemas mencionados y el bastidor o chasis, profundidad de rodadura de los neumáticos debe coincidir con lo establecido en el mismo reglamento. Decreto Supremo No. 025-2008 (24 de agosto de 2008), Recuperado de: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/404333/1_0_4331.pdf

Según el artículo 17 del referido Reglamento, en cuanto a la inspección mecánica, debe cumplir como mínimo con la revisión de los siguientes sistemas:

“Sistema de luces, uso del reflectómetro, grado de reflectividad de las láminas reflectivas y placa única nacional de rodaje, sistema de dirección, mediante la convergencia o divergencia de las ruedas del vehículo, sistema de frenos, emisión de gases de acuerdo con los límites máximo permisibles de emisiones contaminantes, sistema de suspensión, emisiones sonoras.” Decreto Supremo No. 025-2008 (24 de agosto de 2008), Recuperado de: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/404333/1_0_4331.pdf

La legislación peruana regula con mayor detalle las características que implica todo el proceso de inspección, así como de las áreas involucradas al respecto. Sin embargo, a través de diferentes opiniones de los medios en el Perú, han estipulado que los costos de inspección han resultado altos desde su implementación, hasta la inspección particular que representa para cada vehículo a lo que se debe agregar que, de forma probable, el Gobierno implementará modificaciones debido a que su regulación corresponde a años recientes.

En cuanto a las autoridades competentes involucradas en el proceso de inspección técnica vehicular, se encuentran relacionadas el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien se encarga de otorgar autorizaciones de funcionamiento para los CITV, de suscribir los

contratos correspondientes con los entes supervisores y de determinar número mínimo de CITV que operarán según el ámbito territorial que se les designe; también es autoridad competente la Policía Nacional del Perú para fiscalizar en las vías terrestres a nivel nacional que sólo circulen vehículos con Inspección Técnica Vehicular aprobada, según el artículo 5 del Decreto Supremo No. 025-2008-MTC en el cual se aprobó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.

Análisis inspección técnica vehicular en Guatemala y derecho comparado

En los subtítulos anteriores se desarrolló lo referente a la inspección técnica vehicular tanto en Guatemala como en diferentes legislaciones de países extranjeros y se determinó el nivel de compromiso de cada país con sus habitantes en cuanto a preservar la vida, seguridad y protección vial durante la circulación en las vías públicas, al igual que el grado de complejidad y complementación de normas que cada Estado estructura, en las cuales se puede determinar a simple lectura el impacto y nivel de cumplimiento generado en cada Estado, respecto a normas de tránsito que cada país ha tenido libertad de regular.

De esa cuenta y con relación al análisis efectuado en el caso de Guatemala, es evidente el contraste existente entre las legislaciones y el énfasis jurídico social que cada país atribuye a los índices deficientes en el rubro de materia de tránsito. Si bien Guatemala ha presentado menor impacto en cuanto a cifras por muertes causadas en hechos de tránsito, no es ajeno a ellas, según el Banco Interamericano de Desarrollo en conjunto con la Asociación Española de la Carretera en su investigación Experiencias de Éxito en Seguridad Vial relativas al Factor Vehículo, Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. Tomando en cuenta que a raíz de la seguridad vial, se hace inminente la necesidad de legislar disposiciones legales de carácter preventivo que tiendan a disminuir o a evitar un mayor impacto de forma negativa en dichos rubros.

Es necesario a la vez, evaluar los niveles de efectividad que han repercutido en la implementación de modelos de tránsito que tiendan a la obligatoriedad de parte de las autoridades y a la obligación impuesta a los ciudadanos de realizar inspecciones periódicas vehiculares con carácter técnico, para replicar dichos modelos en el marco nacional o tomarlos como fundamento para la creación de nuevos que mejoren aún y optimicen la capacidad que se instale para su cumplimiento.

La seguridad vial y los sistemas de inspección son desarrollados en legislaciones internacionales con mayor profundidad, creando leyes que específicamente contengan disposiciones destinadas a ello, mientras que en Guatemala los únicos resabios que existen son escasos artículos mencionadas en leyes relacionadas, pero no en materia de inspección vehicular. Por lo tanto, a nivel jurídico no obstante de existir una normativa vigente en cuanto a la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento de Tránsito que regule la inspección vehicular como ya se abordó en títulos anteriores, es una norma que no es positiva, puesto que carece de obligatoriedad periódica al no existir una reglamentación específica que regule su aplicación

Similitudes entre Guatemala, España, Puerto Rico y Perú

Es difícil establecer similitudes entre estos cuatro países, en virtud que Guatemala tiene legislación escasa respecto a la inspección técnica vehicular de la que debe ser parte todo vehículo para circular en óptimas condiciones sin poner en peligro el bien común de los habitantes que circulan por la vía pública, mientras que el resto de los países sí posee un acuerpado legal que lo respalde, por lo que se tratarán de definir algunas características encontradas.

El punto de referencia para establecer una similitud entre Guatemala con los otros países sería lo referente a la obligatoriedad de presentar una inspección física cuando un vehículo esté involucrado en accidentes de tránsito, el cual en las diferentes legislaciones también se trata de inspecciones mandatorias; al igual que la obligación que tienen los agentes de seguridad competentes de realizar verificaciones técnicas a los vehículos en circulación, pese a que no se aplique de forma uniforme en todos los estados a todos los vehículos, sí se encuentra regulado de forma expresa. En Guatemala según el artículo 18 de la Ley de Tránsito, en Perú según el artículo 1 del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares; en Puerto Rico según el artículo 12.02 de la Ley Número 22 Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico; y en España según artículo 1 del Real Decreto 711/2006.

Sin embargo, cabe resaltar que España, Puerto Rico y Perú presentan la misma similitud en cuanto a la obligación de establecer de forma periódica sus inspecciones y en establecer cronogramas o periodos de tiempo en que según el vehículo que se trate, deba presentarse de forma voluntaria a su inspección. Guatemala no participa en esta similitud, ya que como se ha mencionado, no tiene legislación específica que regule este tipo de procedimientos, en los que otros países sí han legislado.

Países como España, Puerto Rico y Perú, poseen procesos de reinspección en caso de no ser aprobados la primera vez, es decir, son segundas inspecciones en la que en cada país puede operar mediante plazos para optar a una segunda vez. Aunque en Guatemala no regula respecto a segundas inspecciones vehiculares dentro de la legislación nacional, en la práctica se pueden corregir las deficiencias encontradas en una primera inspección cuando no tiene carácter punitivo, se realiza de forma voluntaria o son sujetos de inspecciones selectivas por parte de los agentes de tránsito.

Esto último hace referencia a que las inspecciones vehiculares que deben realizar las autoridades de tránsito en Guatemala, no se realizan de forma periódica, sino de forma aleatoria y selectiva mediante los denominados puestos de control, en los que sólo se evalúa de forma externa el vehículo y de imponerse alguna multa por equipamiento básico, el conductor es el responsable de reparar lo que fue señalado en dicha inspección para no seguir incurriendo en las mismas infracciones.

Existe similitud en los aspectos técnicos y mecánicos a evaluar en cada revisión o inspección que se realice en cada país, hay sistemas que no varían y previo a su inspección visual o mecánica, se elabora la

verificación de datos y documentos que acrediten la propiedad del vehículo a la persona que lo somete a inspección, además de las disposiciones comunes en cuanto a los componentes que forman parte de un vehículo, es decir, mientras que en España, Puerto Rico y Perú los componentes a revisar son los mismos, como por ejemplo, revisión de sistemas de luces, revisión de chasis y carrocería, revisión de sistemas de seguridad del vehículo, revisión de llantas, entre otros: En Guatemala, cuando se llevan a cabo inspecciones por parte de entes privados y, a instancia particular, la revisión que realizan también la hacen sobre los mismos componentes ya identificados.

Diferencias entre Guatemala, España, Puerto Rico y Perú

Derivado del análisis de derecho comparado en materia de inspección vehicular, se puede determinar a simple vista la multitud de factores que cubre cada Estado a diferencia de Guatemala, por lo que se hace mención de los más connotados o mayor estructurados en la legislación de cada país, empezando por el marco jurídico relacionado a la inspección técnica vehicular, ya que en contraposición con España, Puerto Rico y Perú que sí destinan leyes específicas para el tema, siendo estas: en España el Real Decreto 711/2006 y Real Decreto 920/2017 de 23 de octubre, Inspección Técnica de Vehículos; en Puerto Rico la Ley

Número 22 de 7 de enero de 2000 Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico; en Perú la Ley Número 29237 mediante la cual se creó el Sistema Nacional de Revisiones Técnicas Vehiculares y el Decreto Supremo No. 025-2008-MTC Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares; en Guatemala no posee ese tipo de ley para regular las inspecciones técnicas con mayor amplitud, puesto que únicamente se encuentra regulado dentro de la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento de Tránsito y son escasos los artículos que establece una obligatoriedad, sin embargo, no es de forma periódica, sino esporádica en algunos trámites que no son frecuentes en los propietarios.

En España, por ejemplo, el Gobierno determinó a través del Real Decreto 920/2017 de 23 de octubre, Inspección Técnica de Vehículos como obligación de carácter legal una formación y capacitación constate de técnicos especializados en Inspección Técnica Vehicular, algo que en los otros países se deja a discreción de la parte administrativa que le corresponda a cada entidad dedicada a ese giro de operaciones. En Guatemala, no existe reglamento con las capacidades que debe tener un centro de inspección privado o estatal.

En cuanto a la constitución de entidades privadas que realizan Inspección Técnica Vehicular, España regula a través del Real Decreto 920/2017 de 23 de octubre, Inspección Técnica de Vehículos, la formación legal que deben adoptar y los requisitos específicos que deben tener para calificar como centros de inspección, mientras que en Guatemala generalmente, las entidades privadas pueden adoptar las formas de asociación legal que más convenga a sus intereses, según lo determina el Código de Comercio de Guatemala para aquellos entes comerciales que deseen operar en una forma de asociación legal y no existe aún una forma específica para actuar como centros de inspección. No obstante que todos los países posean facultades para someter a segundas inspecciones a los vehículos que por el estado de su equipo y funcionamiento no fueron aprobados en primera instancia, Perú es el único país que le asigna un nombre diferente a las mismas y actúan bajo la denominación de *on-road-test*, el cual no resulta de un modismo utilizado en el territorio peruano, sino es un anglicanismo aceptado en el marco legal de su territorio.

Otra de las diferencias marcadas en las diferentes legislaciones es respecto a las agencias destinadas para realizar inspecciones que deben ser autorizadas por el Gobierno para poder operar, lo interesante es que aunque las legislaciones determinen que pueden operar agencias privadas y públicas o gubernamentales, en Puerto Rico es el único país dentro de

los investigados, cuyos requisitos aplican de forma uniforme para las solicitudes que deben presentar las personas naturales, jurídicas y gubernamentales. Se debe tomar en cuenta que en Guatemala y en otros países, las instituciones gubernamentales son creadas generalmente, por Acuerdos Gubernativos o Legislativos sin necesidad de ser sometidas a examen y calificación de documentación solicitada para el efecto, sin embargo, Puerto Rico establece cierta paridad referente a esta sección.

Mientras que, en Guatemala, no existe la norma que obligue a los propietarios de vehículos a someterse a inspecciones periódicas vehiculares para obtener un certificado que lo avale y poder transitar en las vías públicas, países como Perú, en el Decreto Supremo No. 025-2008-MTC Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, hace mención específica a que los policías de seguridad deben fiscalizar que sólo transiten en la vía pública los vehículos aprobados de inspección técnica vehicular, mientras que en España y Puerto Rico se limitan a las verificaciones obligatorias que harán o a la portación de calcomanía que los identifique, pero en las últimas tres existe una obligación de transitar.

Además, es importante determinar que la clasificación del tipo de verificación mínima en un vehículo que hacen los países, es diferente para cada caso en particular, reduciendo los componentes a revisar en los mínimos como en España y ampliando los mismos en países como Puerto Rico y Perú, mientras que en Guatemala no se regula.

El sistema de organización de los países para la inspección técnica de los vehículos es otro de los distintivos entre las regulaciones internacionales, mientras que España y Puerto Rico lo regulan en los plazos determinados en sus respectivas leyes: Real Decreto 920/2017 de 23 de octubre, Inspección Técnica de Vehículos de España y Ley Número 22 de 7 de enero de 2000 Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico; Perú en el artículo 8 del Decreto Supremo No. 025-2008-MTC en el cual se aprobó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, establece un cronograma según el número de placa y mes que corresponda y Guatemala no tiene punto de referencia, pues no regula la obligación de presentaciones periódicas para inspección.

En cuanto a la aprobación de las certificaciones, España y Puerto Rico lo acreditan con certificaciones emitidas en cada inspección vehicular realizada por parte de los Centros de Inspección Técnica Vehicular –

CITV—, que avalen el correcto funcionamiento del vehículo para que pueda transitar sin ningún inconveniente en la vía pública, Perú emite calcomanías que deben portar los vehículos en la parte derecha delantera de los vehículos para su fácil identificación de inspección aprobada y Guatemala en los únicos casos en que exige la verificación física obligatoria requiere constancia por escrito de parte de la agencia que lo verifica, por ejemplo, como en los mencionados en títulos anteriores de cambio de placas o de cualquier otro distintivo o característica del vehículo, así como para habilitar vehículos que se encontraban suspendidos de forma temporal o definitiva; esta constancia es exigida por el Registro Fiscal de Vehículos para poder operar dichos trámites.

Respecto a las agencias encargadas y autorizadas a realizar inspecciones, Perú es el único país que establece de forma expresa en el Decreto Supremo No. 025-2008-MTC Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, un mínimo de profesionales y el grado de profesión que deben tener quienes formen parte del personal de las agencias encargadas, mientras que España y Puerto Rico lo deja de forma abierta a la administración de los Centros de Inspección Técnica Vehicular. Guatemala no se regula este aspecto.

Por lo tanto, a raíz del análisis histórico y legal que se ha desarrollado con anterioridad, es fundamental legislar de forma estricta lo relacionado a la inspección técnica vehicular dentro del marco jurídico de los países, en virtud que se protege uno de los derechos fundamentales de todo ser humano, la vida, y no sólo desde la perspectiva individual, sino también desde el aspecto colectivo, puesto que se garantiza seguridad a los habitantes de un territorio.

Es imperante entonces, la necesidad de realizar inspecciones técnicas vehiculares de forma periódica y obligatoria a los vehículos de un determinado territorio, misma que debe atribuirse a las autoridades competentes en materia de tránsito para llevarlas a cabo de forma regular según el tiempo atribuido por el apartado legal que lo regule, pues de esta manera podría llevarse un registro del estado de los vehículos y la enumeración de los que podrían estar en circulación sin representar ningún riesgo para la sociedad.

Guatemala además, podría adherirse a convenios internacionales de revisión técnica vehicular existentes como por ejemplo, la Convención sobre la Circulación Vial de 1968, para lo cual podría designar una comisión legislativa que permita reunir todos los preceptos y

disposiciones que rigen en la materia en países que derivado de los mismos estudios que realice la comisión legislativa que se asigne para el efecto, pueda determinar los Estados que poseen mejor estructura en sus vías públicas, aquellos en donde se tengan índices bajos de accidentes de tránsito y en países que tenga normativa eficaz en materia de inspección vehicular.

La creación de la comisión legislativa mencionada, permitiría trabajar en una iniciativa de ley más completa y eficaz que deriven en la aprobación por el Organismo Legislativo, para su posterior sanción y promulgación por parte del Organismo Ejecutivo, con el fin de velar por el cumplimiento total de la ley y otorgar otra herramienta legal para hacer efectiva la función de inspeccionar técnicamente a un vehículo, actuando dentro de los estándares nacionales de ética en el servicio público y a su vez, otorgándole seguridad a la población.

Conclusiones

Las revisiones físicas de un vehículo establecidas en el Decreto Número 70-94 Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos y su respectivo Reglamento, se refieren únicamente a casos en los que son requeridas una revisión previa a realizar un trámite ante la Superintendencia de Administración Tributaria. Sin embargo, esta revisión no es periódica y, no tiene relación con el mantenimiento y, en condiciones óptimas mínimas que debería tener un vehículo que se encuentra en circulación.

Se desarrolló que la finalidad de la inspección técnica vehicular es la prevención de riesgo en materia de tránsito, como medida preventiva, control para proteger la vida humana, y, conocer el estado de la flota vehicular dentro de un país. Se establece que, en comparación con España, Puerto Rico y Perú, son países que cuenta con una legislación definida para la realización de las inspecciones técnicas vehiculares. Sin embargo, Guatemala, debido a la falta de regulación, se ejerce un control policial que se efectúa en forma remota debido a que no existe una obligatoriedad por parte de las autoridades para que actúen de forma permanente mediante la presencia policial en las vías públicas, ya que por lo general, esta presencia se efectúa de forma parcial en algunos

aspectos y abre paso a la selectividad según juicios de valor emitidos por los mismo agentes, que en la mayoría de casos no están capacitados para aspectos técnicos y mecánicos.

Es necesario que en Guatemala se promuevan iniciativas que ley para que sean aprobadas, sancionadas y promulgadas por los Organismos Legislativo y Ejecutivo según el procedimiento de aprobación de una ley, en el que incluya dentro del marco legal el tema de la inspección vehicular de forma obligatoria y periódica como el caso de España, de Perú u otras legislaciones cuya organización demuestre resultados efectivos en la materia. El tema de seguridad es una obligación del Estado de Guatemala, por lo tanto, es constituyente de un derecho humano de cada habitante de la República y, por ende, el tema seguridad se abarca en todas sus esferas, incluyendo el ámbito terrestre a través de la conducción en sus vías públicas

Referencias

Textos

Aguilera, E. R. (2009). *Seguridad Vial en Venezuela*. Caracas, Venezuela: Fundación Seguros Caracas.

Referencias legales nacionales

Asamblea Nacional Constituyente (1985). *Constitución Política de la República de Guatemala*.

Congreso de la República (2002). *Decreto Número 12-2002, Código Municipal*.

Congreso de la República de Guatemala (1994). *Decreto Número 70-94 Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos*.

Congreso de la República de Guatemala (1996). *Decreto Número 132-96, Ley de Tránsito*.

Presidente de la República de Guatemala (1998). *Acuerdo Gubernativo Número 273-98 Reglamento de Tránsito.*

Presidente de la República de Guatemala (2014). *Acuerdo Gubernativo Número 134-2014 Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos.*

Referencias legales internacionales

Convención sobre la Circulación Vial (1968). Recuperado de: <https://www.dipublico.org/10838/convencion-sobre-la-circulacion-vial-viena-8-de-noviembre-de-1968>.

Ministerio de la Presidencia. Decreto Real 920/2017. (fecha 23 octubre 2,017). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2017/BOE-A-2017-12841-consolidado.pdf>

Ministerio de la Presidencia. Decreto Real 2042/1994. (14 de octubre de 1994). Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1994-25194>

Real Decreto 711/2006, (9 de junio). Recuperado de:
<https://www.boe.es/eli/es/rd/2006/06/09/711/dof/spa/pdf>

Ministerio de la Presidencia. Real Decreto 463/2020 (14 de marzo de 2020). Recuperado de: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2020/03/14/463>

Gobierno de Puerto Rico (12 de agosto de 1988) Ley de Procedimientos Administrativos Uniformes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Recuperado de <http://www.transicion2016.pr.gov/Agencias/049/Informe%20de%20Reglamento%20y%20Normas/Reglamento%206271.pdf>.

Decreto Supremo No. 025-2008 (24 de agosto de 2008), Recuperado de:
https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/404333/1_0_4331.pdf

Consultas electrónicas

Directorio de Centros ITV España. (2020). *ITV.com.es*. Recuperado el 23 de abril de 2020, de: <https://itv.com.es/las-novedades-de-las-itv>

Banco Interamericano de Desarrollo, A. T. (Febrero de 2016). Experiencias de Éxito en Seguridad Vial relativas al Factor Vehículo. *Seguridad Vial en América Latina y el Caribe*. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Experiencias-de-%C3%A9xito-en-seguridad-vial-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Factor-veh%C3%ADculo.pdf>

Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA. (20 de mayo 2020.)

Manual Centroamericano de Normas para la Revisión Mecánica de Vehículos.

Recuperado de: file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Manual%20Centroamericano%20de%20Seguridad%20Vial%20Edicion%202009.pdf