



Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**El tacógrafo y la seguridad vial en Guatemala frente al  
derecho comparado**  
(Tesis de Licenciatura)

José Homero Villegas Cifuentes

Guatemala, mayo 2024

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**El tacógrafo y la seguridad vial en Guatemala frente al  
derecho comparado**  
(Tesis de Licenciatura)

José Homero Villegas Cifuentes

Guatemala, mayo 2024

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, **José Homero Villegas Cifuentes**, elaboró la presente tesis, titulada: **El tacógrafo y la seguridad vial en Guatemala frente al derecho comparado.**

## **AUTORIDADES DE UNIVERSIDAD PANAMERICANA**

**M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus**

Rector

**Dra. Alba Aracely Rodríguez de González**

Vicerrectora Académica

**M. A. César Augusto Custodio Cobar**

Vicerrector Administrativo

**EMBA. Adolfo Noguera Bosque**

Secretario General

## **FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA**

**Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera**

Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Guatemala, 4 de mayo de 2023

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

Estimados señores:

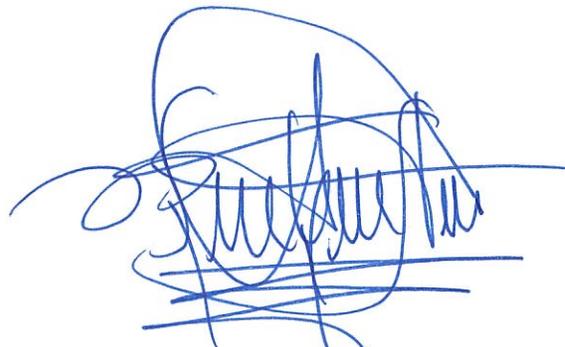
Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como asesor del estudiante **José Homero Villegas Cifuentes**, ID **000105751**. Al respecto se manifiesta que:

- a) Brinde acompañamiento al estudiante en referencia durante el proceso de elaboración de la tesis denominada **El tacógrafo y la seguridad vial en Guatemala frente al derecho comparado**.
- b) Durante ese proceso le fueron sugeridas correcciones que realizó conforme los lineamientos proporcionados.
- c) 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 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.

Se hace la aclaración que el estudiante es el único responsable del contenido de la tesis ya indicada.

Atentamente,



Lic. Rudy Osmín Carpio Arana



Quetzaltenango 14 de julio de 2023

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

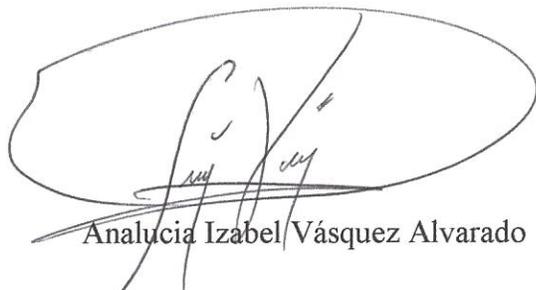
Estimados señores:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como revisor metodológico de la tesis del estudiante **José Homero Villegas Cifuentes**, ID 000105751, titulada **El tacógrafo y la seguridad vial en Guatemala frente al 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.

Se hace la aclaración que el estudiante es el único responsable del contenido de la tesis ya indicada.

Atentamente,



Analucia Isabel Vásquez Alvarado





UNIVERSIDAD  
PANAMERICANA

"Sabiduría ante todo; adquiere sabiduría"

Ref. O.I. 126-2024  
ID: 000105751

## ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **JOSÉ HOMERO VILLEGAS CIFUENTES**  
Título de la tesis: **EL TACÓGRAFO Y LA SEGURIDAD VIAL EN  
GUATEMALA FRENTE AL DERECHO COMPARADO**

**El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,**

### Considerando:

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

**Segundo:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por el tutor, Licenciado Rudy Osmín Carpio Arana de fecha 4 de mayo del 2023.

**Tercero:** Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por la revisora, Licenciada Analucia Izabel Vásquez Alvarado de fecha 14 de julio del 2023.

### Por tanto,

Autoriza la impresión de la tesis elaborada por el estudiante ya identificado en el acápite del presente documento, como requisito previo a la graduación profesional.

Guatemala, 24 de abril del 2024

*"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

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

# Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Seguridad Vial en Guatemala	1
Uso del tacógrafo en legislación de España, Chile y Argentina	34
Análisis comparativo sobre el uso del tacógrafo en las legislaciones española, chilena y argentina para su contribución	70
Conclusiones	81
Referencias	83

## **Resumen**

En este trabajo se determinan las diferencias y similitudes dentro de la legislación de España, Chile y Argentina, en la implementación del tacógrafo, analizando la posibilidad de que se incorpore en la legislación de Guatemala. Se hizo un estudio de la normativa jurídica guatemalteca relacionada a la seguridad vial; se realizó un estudio del desarrollo e implementación del uso del tacógrafo en la legislación de España, Chile y Argentina. Se estableció mediante un estudio comparativo que la implementación del dispositivo electrónico denominado tacógrafo, es necesaria en la legislación guatemalteca, toda vez que en España, Chile y Argentina, han disminuido los hechos de tránsito, han ampliado la cobertura de la implementación de este dispositivo en otra clase de vehículos que prestan un servicio de transporte de personas, así como vehículos que transporten sustancias tóxicas, además de los transportes colectivos de personas y de carga, lo que coadyuvará a evitar hechos de tránsito que afecte derechos fundamentales.

## **Palabras clave**

Seguridad vial, normas de tránsito, derecho comparado, tacógrafo.

## **Introducción**

En el ordenamiento jurídico guatemalteco relativo a la seguridad vial, un dispositivo que registre circunstancias propias de la conducción responsable de vehículos, que transporten o trasladen personas o cargas de significativa importancia comercial, se hace indispensable. La alta incidencia de hechos de tránsito en nuestro país, lo cual es un hecho notorio, toda vez que en los medios de comunicación social tanto escritos, televisivos y telefónicos móviles, casi a diario se publican esta clase de hechos, donde un vehículo de carga o un vehículo de transporte colectivo de personas protagonizó el mismo, con consecuencias de pérdida de vidas, lesiones a la integridad física y daño a la propiedad privada, ya sea de los mismos propietarios de los vehículos que lo provocaron o bien de terceros.

El Estado de Guatemala se interesa en hacer efectiva la garantía y protección del derecho a la seguridad vial, de ahí la importancia de escudriñar la normativa jurídica guatemalteca en cuanto a la regulación del dispositivo controlador de velocidad, para los efectos de control y supervisión del transporte colectivo de pasajeros y de carga. Posteriormente, realizar un estudio comparativo con los dispositivos de esta naturaleza regulados en la legislación en materia seguridad vial en los países de España, Chile y Argentina. En un análisis comparativo, estableciendo las diferencias y similitudes en la regulación acerca de éste tipo de dispositivos y su incidencia en la seguridad vial, con el objeto de

poder recabar información legislativa que pueda ser incorporada en nuestro país, para el mejor y efectivo control principalmente en la actividad de transporte colectivo de pasajeros y de carga.

Lo anterior es de interés significativo dentro del contexto social de nuestro país, y vendría de manera eficiente y eficaz de un control objetivo y circunstancial de las actividades realizadas tanto por el piloto como las del vehículo a efecto de obtener con esta modalidad de investigación una evidencia respecto de la responsabilidad en la conducción de dicho medios de transporte, a efecto de evitar y/o disminuir la incidencia de hechos de tránsito lamentables, de consecuencias lamentables en nuestro país.

## *Seguridad vial en Guatemala*

### Antecedentes

Toda actividad humana conlleva un riesgo, así generalmente en cada actividad que realice el ser humano debe de tener un deber de cuidado, esto quiere decir, por ilustrar quizás, elementalmente, que el simple hecho de caminar debe de tener un deber de cuidado, porque puede pisar una orilla de una grada, puede dar el paso y fincar el pie sobre alguna alcantarilla vacía o cualquier otro incidente inapropiado en el simple hecho de caminar, lo que puede causarle algún agravio al realizar dicha actividad en forma distraída, por no observar ese deber de cuidado que debemos tener todos los seres humanos, como se dijo, en cualquier actividad que realicemos.

De suyo importante es, que al conducir ya específicamente un vehículo de transporte propulsado de cualquier manera, ya sea de transporte familiar, colectivo o de carga, implica un riesgo mayor que el de caminar o de cualquier otra actividad, donde no se ponga en riesgo la integridad física o la vida de las personas que se conducen en las distintas unidades de transporte de que se trate, sino también, la integridad física y la vida de otras personas, ya sea que se conduzcan a pie o bien en otros vehículos de transporte o de la misma naturaleza de los ya indicados, de ahí la necesidad de que la sociedad o que la población se halla concentrado en

minimizar esos riesgos, a través de regulaciones emitidas por las instituciones públicas facultadas legalmente para ello.

Ahora bien, de acuerdo a esa necesidad de seguridad vial a que se hace alusión anteriormente, es necesario, a efecto de ilustrar como en la sociedad guatemalteca, ha evolucionado el criterio nacional en esta materia de seguridad vial, pues se ha avanzado significativamente en ello, pero debido al avance tecnológico, tanto en el área de la infraestructura de las vías de tránsito y en la modernización también de los propios vehículos y los dispositivos informáticos que se han implementado en los mismos, tanto para prevención por el estado de las vías de tránsito, funcionamiento estructural de los mismos, dispositivos geo-posicionales y otros de comunicación telefónica y/o satelital, lo cual es de suma importancia por cualquier eventualidad que se pueda producir, ya sea por incumplimiento del deber de cuidado del titular que conduce el vehículo como factor humano, límites de velocidad, desperfectos mecánicos, frenados bruscos, etcétera.

Así como lo indica en su tesis de la educación vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial a los vecinos de la seguridad de Guatemala, de fecha enero 2012, Roberto Andrés Melendreras Villacorta, previo a optar el título en licenciado en ciencias jurídicas y sociales en la Universidad Rafael Landívar campus central indica que:

Fue en el año 1849 en la que el Ministerio de Gobernación de la época decretó la creación de un impuesto para los carruajes, que eran un medio de transporte accesible para las clases altas, ya que la mayoría de calles eran peatonales. (p.16)

Efectivamente el Estado de Guatemala, a través de dicho ministerio y con el ánimo de regular la circulación de los carruajes y para obtener ese derecho de circulación en ellos, permitió, legalmente, a través del decreto respectivo un impuesto para que se pudiera circular, estando todavía incipiente las medidas de prevención y seguridad no solo para circular en ellos sino para los peatones.

Posteriormente surge un reglamento que reguló el derecho de circulación de los vehículos en Guatemala, ya con evaluaciones referentes a la aptitud, habilidad y destreza de los conductores, como lo indica el citado tesario:

Luego ya por el año de 1,911 específicamente el veinte de abril, la policía nacional publica una revista, en la cual da a conocer lo que pudiera considerarse como el primer reglamento para la circulación de vehículos de Guatemala... Se reguló lo relativo a la obtención del permiso de conducir... dicha publicación establecía que para la obtención del mismo se necesitaría la autorización previa de la jefatura política, previo informe de un ingeniero en el cual se establecería circunstancias muy distintas a las que en la actualidad se evalúan, por ejemplo, emitiría opinión acerca de las condiciones de prudencia... acerca de las aptitudes, teóricas como prácticas del solicitante y también su orden al manejar. (p.17)

Así también podemos relacionar dentro de los antecedentes de la regulación relacionada al tema que nos ocupa, que es la seguridad vial, en el año de mil novecientos veintisiete, se emitió el reglamento de tráfico de la Policía Nacional Civil, dentro de lo que destaca medidas de

seguridad para las personas en las vías de circulación, de igual manera sobre la conservación de las calles y caminos transitables para su mejoramiento, a efecto de mantenerlas en condiciones apropiadas para la circulación, así también que las personas que no fueran propietarias de los vehículos y quisieran conducirlo deberían de tener permiso para ello. Cuando este tuviere permiso emitido por la oficina de tráfico de la ciudad capital y las comisarías de la Policía Nacional Civil en los departamentos.

Otro antecedente que se tiene respecto de la circulación de vehículos y la seguridad vial, es el reglamento de tránsito publicado en el diario oficial el veinte de noviembre de mil novecientos cincuenta y dos, el cual derogó el reglamento de tránsito de la Policía Nacional Civil. Este reglamento de tránsito se promulgó en esencia con el objeto de que los vehículos se encontraran en estado adecuado para circular, es decir, referido a una inspección técnica del vehículo, para verificar su estado y como ya se dijo, respecto de su funcionamiento y su conservación. Esto se implementó para evitar accidentes de tránsito, como lo es la revisión del estado del vehículo previo a su circulación.

Es de hacer notar que lo anteriormente indicado también se refiere al enfoque sobre evitar hechos de tránsito, que estuviesen relacionados a potenciales desperfectos mecánicos o propios de los vehículos. Se considera también que aparte de desperfectos mecánicos, existen también

otros factores que inciden en la provocación de hechos de tránsito, como el estado en que se encuentran las vías de circulación, obstáculos que se encuentran en la vía pública, así como de señalización y factores meteorológicos que afecten intempestivamente la correcta circulación de los vehículos, las lluvias intensas, los desprendimientos de lodo y rocas de los peñascos, las inapropiadas u omisiones señales de tránsito en lugares de riesgo. Para evitar esta clase de hechos que han propiciado heridas y hasta muerte de personas que circulan en vehículos o bien a pie por las vías de circulación.

Con el decreto del Congreso de la República número 66-72 publicado en el diario oficial el seis de noviembre de mil novecientos setenta y dos, que derogó todas las leyes, reglamentos y disposiciones que se opusieran a la misma, generando un avance significativo respecto a la regulación de la materia que nos ocupa, el cual contenía diecinueve títulos que en forma general regulaba relativamente para aquella época, importantes conceptos de la circulación de vehículos, y sus conductores, del tránsito, de la velocidad, del estacionamiento, de los eventos deportivos en la vía pública, de la señalización, de los accidentes de tránsito, de las autoridades administrativas de tránsito, de la policía de tránsito, de la prescripción, de la competencia, del proceso en materia de tránsito, de las prohibiciones, de las presunciones de culpabilidad, responsabilidad solidaria, seguros y fianzas, entre otras regulaciones, desarrollando la Ley de Tránsito.

La ley de tránsito actual, decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, y que deroga en su artículo 49 el decreto número 66-72 del Congreso de la república y todas sus modificaciones, así como todas las modificaciones que se opongán a esta ley, la que entró en vigor ocho días después de su publicación en el diario oficial, cuyo reglamento está contenido en el acuerdo gubernativo número 273-98, el cual deroga el acuerdo gubernativo número 499-97, Reglamento de Tránsito, del dos de julio de mil novecientos noventa y siete, y el acuerdo gubernativo número 53-98, del veintinueve de enero de mil novecientos noventa y ocho, y cualquier otra disposición reglamentaria que se oponga al presente reglamento. Esta ley y reglamento de tránsito, es la normativa que se encuentra vigente y regula lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública.

De acuerdo con la naturaleza de nuestro estudio, en el presente caso y es un hecho notorio, que la velocidad con que se conducen los vehículos, no obstante, en algunas vías existir la señalización correspondiente a la velocidad por la que deben transitar por esas vías, los conductores de algunos vehículos de transporte colectivo de personas y de carga, son indiferentes a la señalización de la velocidad en que deben transitar por esos tramos carreteros, provocando en muchas ocasiones hechos de tránsito lamentables que han involucrado no solo a un vehículo, sino varios, con consecuencias de pérdidas de vidas, que con una prudencia

relativamente racional en conducir con el respectivo deber de cuidado dichos vehículos, podrían evitarse.

Se ha tenido la experiencia reciente, como ya se dijo, de hechos de tránsito como ha ocurrido en fechas: veinticuatro de septiembre de dos mil veintidós, en la cuesta de Villa Lobos que mantuvo cerrado el tránsito en esa cuesta por más de doce horas, prolongando la limitación del tránsito por esa cuesta a muchos usuarios de la misma; asimismo el veintitrés de enero del año dos mil veintitrés colisionaron seis vehículos en la calzada Roosevelt en Guatemala, y otros ocurridos en diferentes vías extraurbanas, principalmente en la ruta interamericana, la ruta hacia el norte del país y la ruta al sur occidente, no obstante también es de hacer notar que en las vías de tránsito de los diferentes departamentos de la república, asimismo han ocurrido accidentes muy lamentables dentro de los que figuran vehículos de transporte colectivo y de carga pesada precipitándose a hondonadas y/o precipicios (barrancos) con saldos lamentables.

### Ley de tránsito y su reglamento

A lo largo de la historia, en cada una de las civilizaciones, con la formación de Estados soberanos, el fenómeno del crecimiento demográfico, ha provocado la saturación de los diferentes servicios básicos, debido a la notoria sobre población. En relación al fenómeno

descrito, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, no se encuentran exentos, es por eso que el Estado de Guatemala, con la intención de fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de seguridad, con el objeto de planificar, regular y ejercer control, delegando y trasladando funciones a entes públicos dando participación al sector privado, en actividades específicas del control del tránsito, por la notoria acumulación de tránsito en las distintas ciudades del país, el uso excesivo de la vía pública, el hacinamiento en el transporte público de personas se vio en la necesidad de modernizar la ley de tránsito, por lo que nace la actual Ley de Tránsito.

La Ley de Tránsito vigente contenida en el decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, es un instrumento legal emitido por las instituciones facultadas jurídicamente para ello. Contiene once títulos, los cuales se refieren en su orden, título I: Disposiciones generales, que contiene tres artículos que se refieren en su orden: de la ley, vía pública y responsabilidad, indicándonos lo que se debe entender por tránsito y a quienes se les podrá aplicar la referida ley; título II. De la autoridad de tránsito, en donde se explica la competencia otorgada al Ministerio de Gobernación por intermedio del departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, para el ejercicio de la autoridad del tránsito, sus facultades, organización, traslado y contratación de funciones, el ejercicio de funciones de tránsito por las municipalidades, ejercicio conjunto, la

contratación de servicios y la autoridad de tránsito en carreteras y caminos.

El título III de dicha ley se refiere al tránsito de personas, dando prioridad a éstas ante los vehículos en la circulación por la vía pública, terrestres y acuáticas, siempre y cuando lo hagan en zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar; asimismo el título IV regula lo relativo a los conductores y la licencia de conducir, estableciendo que la licencia de conducir debe ser emitida por el Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, para autorizar a una persona para conducir un vehículo, además establece los requisitos que la persona debe cumplir para poder obtenerla, el pago de derechos a realizar y escuela de aprendizaje que tiene como función acreditar la capacidad teórica y práctica de quienes soliciten la licencia de conducir.

El título V se refiere a la definición legal de vehículos, estableciendo cuales son los requisitos básicos que los vehículos deben cumplir para circular en la vía pública, además de los que establezcan otras leyes o reglamentos, regular lo relativo a la emisión y vigilancia de los medios de identificación del vehículo, en este caso la tarjeta y placas de circulación, así como los requisitos especiales que deben cumplir los vehículos destinados a la prestación de un servicio público, la circulación de vehículos de emergencia y registro de vehículos; El título VI regula lo relativo a la vía pública, la utilización exclusiva de la misma para el

tránsito y circulación de personas y vehículos, la prohibición de obstaculización, el procedimiento para el retiro de cosas, vehículos, materiales, propaganda y otros, los trabajos en la vía pública, el estacionamiento, parqueos y señalización y semaforización.

El título VII de la ley en cuestión, se refiere a: Del seguro y contiene un artículo: Del seguro; el título VIII contiene regulado lo relativo a las infracciones y sanciones, describiendo las infracciones de tránsito, sanciones, amonestación y multas, la retención de documentos, los cepos, los casos en los que procede la incautación de vehículos y cosas, la creación de depósitos nacionales y municipales, disposición de cómo se debe proceder con bienes incautados o de vehículos abandonados, devolución de vehículos, de la pública subasta, suspensión de la licencia de conducir, retención y suspensión de la licencia de conducir a personas que conduzcan bajo influencias de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o sustancias psicotrópicas, cancelación de la licencia de conducir, costos de servicios, y faltas y delitos.

El título IX se refiere: régimen financiero, el cual regula lo relativo a los ingresos, recaudación y disposición de ingresos por las municipalidades; en su título X: regula lo relativo a la educación vial, atribuyendo al Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil "...la implementación y coordinación junto a otras entidades públicas y privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales,

regionales, departamentales y municipales, generales o especiales, de seguridad vial...” art. 46. Así mismo se puede encontrar en la Ley de Tránsito el título XI: disposiciones finales en la que establece los medios de impugnación administrativos y la autoridad ante quien deben plantearse, delegando al presidente de la república y con el referendo del Ministerio de Gobernación, reglamentar la presente ley, lo relativo a la derogatoria del decreto número 66-72 del Congreso de la República, la vigencia y disposiciones transitorias.

Ahora bien, el reglamento de tránsito vigente, contenido en el acuerdo gubernativo número 273-98, desarrolla la normativa contenida en la Ley de Tránsito, para que se alcancen los fines propuestos por la misma. Regula inicialmente en su título I, las disposiciones generales, refiriéndose a la autoridad de tránsito y que la misma se integrará por las siguientes dependencias administrativas: jefatura, subjefatura, secretaría general, secciones, divisiones, unidades ejecutivas y delegaciones departamentales de tránsito. Define su objeto como normar el tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en la vía pública del territorio nacional y agrega definiciones de instituciones jurídicas como: agentes, ámbito extraurbano, ámbito urbano, autobús, camión, carril de aceleración, infractor, microbús, remolcadores o cabezales, remolque, peso bruto máximo, peso por eje, verificación técnica, vía pública, vías peatonales, entre otros.

Asimismo el reglamento en su título II regula lo referente a los vehículos, el cual contiene tres capítulos, los cuales son: capítulo I: clasificación de los vehículos, estableciendo tres tipos de clasificaciones, por uso, por peso. En la clasificación de vehículos por su peso, podemos encontrar que define como pesados, a los que pesan más de tres punto cinco toneladas de peso bruto, ejemplificando como estos los autobuses, camiones, remolcadores o cabezales y camiones con remolque. En el capítulo II regula las autorizaciones para circular. Mientras que en su capítulo III regula lo relativo al equipamiento básico de los vehículos y otras especificaciones técnicas, estableciendo equipamiento adicional para vehículos pesados y equipamiento básico para remolques;

El Reglamento de Tránsito (1998), en su título III, regula lo relativo a las licencias, estableciendo una vigencia de uno a cinco años para la misma, su uso obligatorio, definiendo los diferentes tipos de licencia de conducir disponibles, siendo los siguientes:

Tipo A, para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo (urbano y extraurbano). Tipo B: Para conducir toda clase de automóviles o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración. Tipo C... Tipo M... Tipo E..." Art. 23.

Estableciendo también el procedimiento para la obtención de licencia de conducir, y para obtener permiso temporal de aprendizaje de conducción.

El título IV del relacionado reglamento se refiere a las normas de comportamiento en la circulación y contiene doce capítulos, los cuales son: capítulo I: normas generales en el cual establecen las obligaciones de los usuarios de las vías, las obligaciones de los conductores, las restricciones de las actividades que afectan la seguridad de la circulación; asimismo en su capítulo II establece la regulación legal para el cuidado del medio ambiente. En el capítulo III: La normativa legal concerniente al Transporte de pasajeros y de la carga, estableciendo número máximo de personas a transportar, el emplazamiento y acondicionamiento de las personas, regulaciones relativas a la carga transportada, equipo adecuado de motociclistas y acompañantes, entre otros.

En el capítulo IV se regula la conducción de animales en la vía pública, en capítulo V acerca de los peatones, el capítulo VI: ciclistas, en el capítulo VII: transporte colectivo, en donde indica:

Normas Generales. El conductor de un vehículo de transporte colectivo, urbano y extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los viajeros. (Art. 68.)

El título VI de la indicada Ley de Transito se refiere a las infracciones y sanciones, conteniendo un capítulo: Capítulo único, este capítulo regula lo relativo a las multas y sus incidencias, la multa de cien quetzales, multa de doscientos quetzales, multa de trescientos quetzales, multas de

cuatrocientos quetzales, multa de quinientos quetzales, multas de mayor cuantía, las cuales oscilan de un mil quetzales hasta veinticinco mil quetzales, todo en los casos previstos de los artículos 180 al 185 del reglamento en cuestión, indicando en qué casos específicamente se debe aplicar cada una de las multas descritas, posteriormente se encuentra regulado el procedimiento de la infracción, que se debe de hacer en los casos en el que el conductor no se encuentre.

Se explica acerca de los fondos privativos, descuentos e intereses, del traslado de vehículos infractores al depósito, de la disminución de aptitudes del conductor, de la cancelación de la licencia de conducir, de la reglamentación del seguro, verificación de emisión de contaminantes, de los casos no previstos, derogatoria y vigencia. Realizando un análisis de esta norma, se puede establecer que no hay una manera científica legalmente establecida de verificar su cumplimiento, no hay un dispositivo implementado para de medir los movimientos bruscos, aceleraciones y/o frenados repentinos o bruscos. Asimismo, se regula el número máximo de ocupantes, la identificación del conductor, define los carriles de circulación, ascenso y descenso de los pasajeros, paradas congestionadas, paradas de taxis entre otros.

Del análisis de la regulación contenida en la Ley de Tránsito y su reglamento, se puede establecer que las mismas desarrollan una normativa, necesaria y atinente a la circulación de transporte de toda clase

en la vía pública, y del peatón, desde el control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamientos de vehículos, señalización, semaforización, usos de vías públicas, educación vial y actividades de policía, así como también que es responsabilidad de los conductores de los vehículos y de todas las personas, sean peatones, nadadores, o pasajeros, cumplir con las normas que en materia de tránsito establece esta ley y su reglamento, asimismo, cualquier sanción que afecte el vehículo será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor.

#### Ley de fortalecimiento de la seguridad vial y su reglamento

La Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, contenida en el decreto número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, en sus considerandos establece que constitucionalmente el Estado garantiza y protege la vida humana, así como la seguridad de las personas debiendo contar para ello con un conjunto de leyes coherentes que garanticen la seguridad y estabilidad, reconociendo de utilidad pública, y protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico y que debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transportes colectivos y de carga en todo el territorio nacional, que ha enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga,

por lo que se hace necesaria la aprobación de leyes al fortalecimiento de la seguridad vial, decretando la presente ley.

La citada ley, contiene dieciocho artículos, en el artículo 1, regula su objeto, el cual es implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país.; el artículo 2 regula el procedimiento para la implementación del sistema limitador de velocidad; el artículo 3 regula la suspensión de la licencia de transporte colectivo de pasajeros o de carga; el artículo 4 regula la coordinación interinstitucional; el artículo 5 regula lo relativo al ente rector para la aplicación de esta ley; el artículo 6 regula lo concerniente a la póliza de seguro; el artículo 7 reforma el artículo 14 del decreto 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, que se refiere a la licencia de conducir.

El artículo 8 de la citada ley adiciona un tercer párrafo al artículo 29 del decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, en el sentido que esta obligación se extiende al transporte colectivo de pasajeros y de carga, haciendo alusión que se impongan las multas y sanciones administrativas que para el efecto establezca el reglamento respectivo; el artículo 9 reforma el artículo 40 del decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, en relación a la suspensión

de la licencia de conducir. El artículo 10 se adiciona el artículo 40 BIS al artículo 40 BIS al decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito que en su parte conducente regula la retención y suspensión de la licencia de conducir a personas que conduzcan bajo influencias de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o sustancias psicotrópicas así como las sanciones respectivas, y casos de reincidencia.

El artículo 11 de la citada ley reforma el artículo 41 del decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, que se refiere a la cancelación de la licencia de conducir y que es el departamento de tránsito quien la hará efectiva hasta por un periodo de diez años en los casos que ahí indica; el artículo 12 deroga la literal a) del artículo 43 del decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito, en cuanto al delito de homicidio culposo, en donde regula la cancelación de la licencia de conducir de uno a cinco años y si el delito fuere causado por piloto de transporte colectivo o de carga la sanción será de diez a quince años de prisión y la cancelación de la licencia de conducir por el tiempo que dure la condena.

El artículo 14 de la citada ley reforma el artículo 150 del decreto número 17-73 del Congreso de la República, Código Penal, en cuanto a las lesiones culposas, respecto, a que si el conductor está bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, o estado de

ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe, se impondrá al responsable además de una multa de cinco mil a veinticinco mil quetzales y suspensión de la licencia de conducir de seis meses a dos años. Y si fuese causado por pilotos de transporte colectivo o de carga en las mismas circunstancias relacionadas, será sancionado con prisión de tres a cinco años y cancelación de la licencia de conducir de seis meses a tres años o por el tiempo que dure la condena. En caso de reincidencia, la sanción de prisión y cancelación de la licencia se duplicará.

El artículo 15 de la presente ley, reforma el artículo 157 del decreto 17-53 del Congreso de la República, Código Penal, respecto al delito de responsabilidad de conductores, en relación de la multa que se debe imponer por ese delito y la cancelación de la licencia de conducir de tres meses a cinco años, y en caso de reincidencia la sanción será aumentada en una tercera parte, si causará lesión o daño la pena a imponer será de tres a cinco años de prisión y cancelación definitiva de la licencia de conducir y el propietario sea persona individual o jurídica se le cancelará la licencia de operación de transporte público de tres a cinco años, sin perjuicio de la reparación civil del que resulte víctima del hecho. Si el hecho es causado por piloto de transporte colectivo de pasajeros o de carga, será sancionado con el doble de las penas previstas, además de la cancelación de la tarjeta de operación de vehículo por cinco años.

El artículo 16 regula la adición del artículo 158 BIS al decreto número 17-73 del Congreso de la República Código Penal, en relación a la regulación de la explotación ilegal de transporte urbano o extraurbano de las personas sin haber llenado todos los requisitos en la legislación de la materia y no contar con la autorización correspondiente, así como de transporte de carga, imponiéndole una sanción con multa de diez mil a cien mil quetzales y en caso de reincidencia además de la multa se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Así también esta sanción será aumentada en una tercera parte en caso de ser funcionario, empleado público o quien preste servicios técnicos o profesionales por virtud de contrato que coadyuve o contribuya a la explotación de este servicio de transporte sin llenar los requisitos establecidos por la Ley.

El artículo 17 de la citada Ley, contiene la regulación relativa al reglamento de esta Ley y menciona que dentro del plazo de tres meses, el organismo ejecutivo por medio del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y del Ministerio de Gobernación deberá emitir el reglamento de la presente Ley; el artículo 18 regula la vigencia de esta Ley, la que indica que deberá entrar en vigencia ocho días después de su publicación en el diario oficial, habiéndose emitido en el palacio del Organismo Legislativo en la ciudad de Guatemala, el veintisiete de septiembre del dos mil dieciséis y remitido al Organismo Ejecutivo consecuentemente para su sanción, promulgación y publicación.

Ahora bien, como toda ley para desarrollar su contenido jurídico-legal debe contar con un reglamento para ello, en ese sentido, la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, cuenta con la normativa que la desarrolla, la cual está contenida en el acuerdo gubernativo 38-2019 emitido por el presidente de la República de Guatemala, en cuyas consideraciones relativas al deber de garantía y protección de la vida humana, la integridad y seguridad de las personas, que le corresponde al Estado hacer efectivas y que el decreto número 45-2016, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, cuyo objetivo es implementar y controlar aspectos relativos a la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir los hechos de tránsito que se registran en el país, siendo necesario desarrollar los procedimientos para la aplicación de la ley.

Debido a lo anteriormente considerado, el señor presidente de la República de Guatemala, considera necesario la emisión del cuerpo reglamentario que garantice la integridad normativa y el cumplimiento de la citada ley. Por lo que con base en el ejercicio de las funciones que le confieren los artículos inherentes a este acto, tanto constitucionales, de la Ley del Organismo Ejecutivo, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, acuerda emitir el reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, el cual contiene cinco capítulos; El capítulo I se refiere a las disposiciones generales, en donde en el artículo uno regula su objeto,

que es desarrollar las acciones dirigidas a regular la velocidad de circulación de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga por carretera, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país.

El artículo 2 regula las definiciones de los conceptos relacionados al tema del tránsito; el capítulo II regula el sistema limitador de velocidad, y contiene doce artículos; el artículo 3 regula los requisitos para la autorización como implementador para instalar el sistema limitados de velocidad de conformidad con la ley, para cumplir con los requisitos que este artículo indica; el artículo 4 regula la demostración del sistema regulador de velocidad que se refiere a la presentación el día y hora que programe PROVIAL del sistema limitador de velocidad por el interesado en el vehículo que tenga instalado el dispositivo y se compruebe que cumple con la limitación de velocidad regulada por la ley.

El artículo 5 regula lo relativo a la inspección del implementador.; el artículo 6 se refiere a la capacitación del personal técnico.; el artículo 7 regula lo relativo a la emisión del certificado de implementación del sistema limitados de velocidad.; el artículo 8 se refiere al refrendo.; el artículo 9 se refiere a la base de datos.; el artículo 10 indica el listado de vehículos certificados por el implementador.; el artículo 11 se refiere a la enajenación; artículo 12 refiere la cancelación de la autorización concedida al implementador sin necesidad declaratoria judicial previa

cuando se incurra en cualquiera de los casos que indica dicho artículo.; el artículo 13 se refiere a los costos de la instalación del sistema limitador de velocidad por las personas que presten el servicio público de pasajero o de carga que en ningún momento podrán ser trasladados al usuario del servicio.

El artículo 14 de la citada ley regula lo relativo a la vigencia del certificado de implementación del sistema limitado de velocidad, que tendrá una vigencia de cinco años y su renovación deberá hacerse dentro del plazo de dos meses de su vencimiento. En el capítulo III podemos encontrar la regulación legal de los procesos de control el cual consta de tres artículos: El artículo 15 se refiere a la supervisión que PROVIAL debe realizar al implementado del sistema limitador de velocidad a efecto de establecer su adecuado funcionamiento.; el artículo 16 regula lo relativo a los operativos que deben hacer en forma separada o conjunta el departamento de tránsito, policía municipal de tránsito, Dirección General de Transito y PROVIAL para comprobar el cumplimiento de todas las estipulaciones contenidas en la ley y el presente reglamento; el artículo 17 se refiere a la capacitación a pilotos del transporte de carga por carretera.

El capítulo IV regula lo relativo a las sanciones y contiene un solo artículo: artículo 18, el cual se refiere a la suspensión parcial de la licencia de operación de transporte colectivo de pasajeros o de carga, en cuanto a la licencia que afecte únicamente a la unidad que no cuente con el

certificado o se compruebe dicha circunstancia para que las instituciones encargadas entreguen al conductor una boleta de remisión que indique la infracción cometida, la sanción impuesta, monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago, las sanciones a que se refiere son suspensión del servicio automotor por seis meses y una multa equivalente a cinco a diez salarios mínimos, en caso de reincidencia se procederá a suspender por cinco años la tarjeta de operación autorizada.

El capítulo V del citado reglamento, regula lo relativo al régimen financiero el cual contiene un artículo: Artículo 19 de los ingresos propios el cual indica que los ingresos provenientes de la imposición de multas según los artículos 3 y 5 del decreto 45-2016 son propios de la Dirección General de Transportes y de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, las que se utilizarán para la elaboración de los productos o del mantenimiento de los servicios que prestan.; el capítulo VI regula lo relativo a las disposiciones finales, el cual contiene tres artículos: Artículo 20 el cual se refiere al plazo para la implementación, el cual regula que es de seis meses contados a partir de la vigencia de este acuerdo gubernativo, para que se cumpla con la implementación del sistema limitado de velocidad en las unidades de transporte colectivo y carga.

El artículo 21 del citado capítulo sexto del relacionado acuerdo gubernativo de mérito se refiere a los epígrafes, los cuales no tienen validez interpretativa y no pueden ser citados con respecto al contenido y

alcances de las normas reglamentarias.; el artículo 22 del citado reglamento se refiere a la vigencia del mismo e indica que entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el diario oficial, el cual esta signado por José Luis Benito Ruiz, Ministro de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Enrique Antonio Degenhart Asturias, Ministro de Gobernación, y Carlos Adolfo Martínez Gularte, secretario general de la presidencia de la República. Ingresado en la presidencia de la República el ocho de marzo de dos mil diecinueve.

#### Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL-

En Guatemala existe una entidad encargada de contribuir al eficaz funcionamiento del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, esta institución por medio del acuerdo gubernativo 114-2007 de fecha once de abril de dos mil siete, fue creada y se denomina Dirección General de Protección y Seguridad Vial, cuya visión según la misma institución (2021) es: “Visión: ...ser una institución modelo profesional, eficiente, altamente tecnificada con cobertura nacional para convertir las carreteras de Guatemala en las más seguras” y su misión está enfocada a “reducir los accidentes y aumentar la seguridad vial de los peatones, pasajeros y conductores en las carreteras, a través de capacitación, divulgación, acercamiento con las comunidades, aplicación de leyes, presencia física y ordenamiento vial en todo el territorio nacional.”.

Así también, es de hacer notar que el veinte de julio de dos mil cuatro se creó la unidad de protección vial, según acuerdo ministerial 1307-2004 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. De esa cuenta es que el Estado de Guatemala, al igual que los demás países de la comunidad internacional, ha hecho esfuerzos significativos para garantizar la seguridad vial, la fluidez de los vehículos con carreteras idóneas para el tránsito terrestre, en garantía y protección de la vida e integridad de las personas, así como las condiciones mecánicas en que se encuentran las unidades de transporte de personas y de carga, a efecto de efficientar las condiciones para el desarrollo efectivo de esta actividad.

Debido a lo anteriormente indicado la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL- se vio en la necesidad de crear un manual de organización administrativa, que en su presentación establece:

Tiene la finalidad de servir de apoyo y orientación para la aplicación de procedimientos, gestión o administración de información organizacional necesaria para la toma de decisiones de la institución, el cual se despliega básicamente del reglamento orgánico interno de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL-, siendo su contenido; la estructura organizacional administrativa, las actividades y funciones generales y específicas de los departamentos de la institución, contando así con un instrumento que valide la existencia de cada departamento, y por consiguiente de los puestos de trabajo que se indiquen en el manual de descripción de puestos y funciones de PROVIAL.(p.1)

El citado manual de organización administrativa de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL- tiene su base legal en el acuerdo gubernativo número 114-2007, de fecha once de abril del dos mil

siete, y en el acuerdo ministerial número 220-2008 de fecha once de enero del dos mil ocho, reformado en su artículo 3 a través del acuerdo ministerial número 805-2009, de fecha diez de noviembre de dos mil nueve, y en su normativa está compuesto por cuatro capítulos, en el capítulo uno regula lo relativo a las generalidades y dentro de ellas alude a las definiciones, facultades y funciones de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL-; en el capítulo dos regula lo relativo a la organización interna, entre ellos las integraciones de la Dirección General, de la Sub-Dirección Administrativa-Financiera y de la Sub-Dirección de Operaciones.

El capítulo tres del citado manual regula lo relativo a las funciones y actividades de los órganos, entre ellos: La dirección general, el departamento de asuntos internos, departamento de asesoría jurídica, departamento de auditoría interna, departamento de relaciones públicas, y su unidad de enlaces interinstitucionales, sub-dirección administrativa-financiera, así como su departamento financiero y departamento administrativo con su unidad de mejoramiento de ambientes, departamento de recursos humanos, departamento de educación y seguridad vial, departamento de planificación y estadística, sub-dirección de operaciones y su departamento de operaciones, departamento de logística, academia, departamento de transmisiones, planificación y registro y su unidad de accidentología vial.

El artículo cuatro regula las disposiciones complementarias y contiene la descripción de puestos, manuales y procedimientos, y por último informes y cronogramas de trabajo. Manual que fue elaborado por el departamento de planificación y estadística, en fecha Guatemala, febrero, dos mil diez. Con este manual, se fortalece el funcionamiento de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL- ya que regula, la integración de cada uno de los departamentos y unidades, su funcionamiento, a efecto de propiciar una efectiva administración y operativización de sus actividades inherentes a la protección y seguridad vial.

#### Transporte colectivo y de carga

El objeto principal por parte del Estado de Guatemala, para cumplir con el deber de garantizarles a los habitantes de la república entre otros deberes la vida y la seguridad, así como el fin de proteger a la persona y a la familia, habiendo considerado la importancia que tiene para la necesaria actividad del transporte colectivo de personas, así como del transporte de carga, por razones obvias, de actividades laborales y comerciales, familiares y de recreación, desarrolla un ordenamiento jurídico legal, delegando a las instituciones anteriormente indicadas para hacer efectivas las mismas, a efecto de cumplir con esos fines y deberes ya relacionados, por lo que se enfoca principalmente en el transporte colectivo de pasajeros y transporte de carga.

El Reglamento de la Ley de Fortalecimiento de Seguridad Vial (38-2019 AG) define “Transporte colectivo de pasajeros: Servicio público de transporte urbano y extraurbano de pasajeros por carretera prestado con vehículos con capacidad mayor o igual a doce pasajeros.” Art. 2 numeral 18, asimismo define: “Transporte de Carga: Servicio de transporte de mercancía por carretera que se presta con vehículos de capacidad igual o mayor de 3.5 toneladas.” Art. 2 numeral 19 De igual manera define: “Transporte extra urbano de pasajeros: Servicio público de transporte de pasajeros que transita de un municipio a otro”; Art. 2 numeral 20 y “Transporte urbano de pasajeros: Servicio público de transporte de pasajeros que circula dentro de una misma circunscripción municipal”. Art. 2 numeral 21.

La Ley de Tránsito, (132-96) y su reglamento con sus reformas, en el capítulo 7 que regula lo relativo al transporte colectivo indica que:

El conductor de un vehículo de transporte colectivo, urbano y extra urbano, debe efectuar las paradas y arranques sin sacudidas y movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas velará por la seguridad de los viajeros. (Art. 68.)

Se hace alusión a estas normas generales relativas al transporte colectivo, en virtud, de que múltiples hechos de tránsito que han provocado muerte, lesiones y daños a las unidades de transporte y terceros afectados, se ha debido a distracciones de los pilotos o conductores de esta clase de

transporte, en algunos casos de ellos por uso de dispositivos celulares u otras distracciones durante la marcha, desatendiendo el deber de cuidado respectivo.

El capítulo ocho de la citada Ley de Tránsito (132-96) el cual regula lo relativo al transporte de carga, al referirse a las normas generales, prescribe:

El conductor de un vehículo de transporte de carga deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos y se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor y en su caso el ayudante o el encargado, durante la marcha como en las paradas, velara por la carga y su correcta sujeción.” (Art. 75.)

Como puede apreciarse el contenido de este artículo y el relativo al transporte colectivo, anteriormente indicado, regulan una conducción tanto de vehículos de transporte colectivo como el de carga, que dicha conducción sea profesional al indicar que en las paradas y arranques, deben hacerse sin sacudidas ni movimientos bruscos, así como, evitar la distracción durante la marcha, lo cual implica que deben realizar la misma con un enfoque y concentración en la actividad de conducción de dichos vehículos, lo que deben observar necesariamente.

En la realidad actual del País, se encuentra escasas de educación vial y respeto a las normas de seguridad vial, irónicamente son los conductores de transporte público colectivo, quienes llevan la responsabilidad de

muchas vidas humanas, los que carecen de conciencia para el respeto por la seguridad de los demás. Podemos encontrar en los diferentes medios de comunicación casi todos los días noticias de tragedias que han sucedido por accidentes de tránsito, en su mayoría causados por falta de prevención y control de los pilotos y vehículos de transporte público colectivo y transporte pesado o de carga principalmente, es por eso que se cree necesario la implementación de un dispositivo de control en tiempo real, como se aplica en otros países por medio del tacógrafo, y no solo por medio del sistema de limitador de velocidad.

Escudriñando en la red, pudimos encontrar algo muy interesante que demuestra la veracidad de los hechos indicados anteriormente con el siguiente artículo:

Por Renato Martínez (2022):

Este es un recuento de accidentes de buses en el país. Datos revelan que los hechos de tránsito se han generado por exceso de velocidad e imprudencia al no respetar las señales de tránsito en un momento en que está en discusión el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Contra Terceros Del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros y de Carga.

Dentro del recuento de los percances iniciamos con el accidente que dejó como saldo cuatro personas fallecidas y varias heridas, un accidente registrado la tarde del domingo 2 de enero de 2022, en el kilómetro 64.6 ruta de Escuintla a Santa Lucía Cotzumalguapa. En el lugar chocaron un bus de transporte extraurbano y una camioneta tipo agrícola.

Dentro de los incidentes de tránsito una cámara grabó cómo fue el mortal accidente, en el periférico, zona 7 de Quetzaltenango, donde un bus de los transportes Esmeralda se pasó al carril contrario y chocó contra varios vehículos. Uno de ellos, un picop donde viajaba una familia, quedó aplastado por la unidad del transporte colectivo.

Otro impactante accidente de tránsito fue el que se registró en el kilómetro 17.5 de la ruta Interamericana y que quedó grabado en video, El Hospital Roosevelt informó que lamentablemente una menor falleció debido al trauma que sufrió. Con ese deceso, sumaban cuatro las personas fallecidas por el mortal incidente.

En sucesos recientes y de alto impacto el pasado domingo 16 de enero, cuerpos de socorro reportaron que un bus extraurbano se precipitó en un barranco en el Kilómetro 45.5 de la ruta Interamericana, jurisdicción de Sumpango, Sacatepéquez.

El bus pertenece a Transportes Ana Lilian, el cual se dirigía de la capital hacia occidente, y cayó a un barranco de 50 metros aproximadamente, informaron Bomberos Municipales Departamentales y Voluntarios de diferentes compañías.

Con el pasar de los minutos, fueron surgiendo las dramática escenas del accidente que causó la muerte de al menos cinco personas y varios heridos.

Este viernes se registra otro incidente donde una camioneta descontrolada choca en el viaducto de Boulevard Los Próceres y 26 avenida por Pradera Zona 10 con dirección a Carretera a El Salvador. Se reportan varios heridos.

Según información de las autoridades de PROVIAL dentro de los hechos de tránsito consolidados se registraron 113 en relación al transporte colectivo 9 hechos y como saldo 5 personas fallecidas, lesionadas 45 y las causas han sido por exceso de velocidad.” (Canal Antigua, 2022, Pag.1).

## Implementación del sistema limitador de velocidad

Sin duda alguna, para cumplir con los fines y deberes del Estado, de garantizar la vida y la integridad de las personas, su seguridad y protección, así como, de acuerdo a las estadísticas que sobre hechos de tránsito lamentables causados principalmente por los vehículos de transporte colectivo de personas y transporte de carga, se ha visto en la necesidad de regular e implementar mecanismos que orienten esta actividad de transporte, a un cumplimiento de las medidas tanto de prevención como de conducción, que permitan establecer un control y

supervisión de dicha actividad. Es por ello que se ha implementado especialmente en esta clase de transporte un sistema limitador de velocidad.

De conformidad al Reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial (38-2019 AG.) define:

Sistema limitador de velocidad: es una modificación en el sistema de admisión de combustible de los vehículos automotores que se dedican al transporte colectivo de pasajeros y de carga, ya sean accionados por mecanismos mecánicos y/o electrónicos para que los mismos desarrollen un límite máximo de velocidad de hasta ochenta (80) kilómetros por hora, (Art. 2 numeral 15.)

Este sistema limitador de velocidad que debe implementarse y ajustarse conforme a esta norma, en cada transporte colectivo de pasajeros y de carga, refleja un avance en la limitación de la velocidad en esta clase de transporte, para los efectos de control, toda vez que es de conocimiento público que algunos de esta clase de transportes desarrollan una velocidad mucho mayor a los ochenta kilómetros por hora, poniendo en riesgo la propia vida de sus conductores, en su caso de los pasajeros, de la carga e incluso de terceras personas y algunos otros vehículos.

Los requisitos para la autorización para instalar el sistema limitador de velocidad y para la autorización y como implementador, está regulado en el capítulo II del reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, así como la emisión del certificado respectivo y demás

trámites administrativos relacionados a este sistema. De esa cuenta, el Estado de Guatemala, mediante las instituciones públicas encargadas de esta materia, están haciendo el esfuerzo normativo, de prevención, supervisión y control, para evitar hechos de tránsito lamentables que perjudiquen no solo la integridad y la vida de los habitantes del país, sino también, en su caso, la economía nacional.

En esta manera se encuentra estructurada la legislación en materia de seguridad vial de tránsito en vigencia actual, la cual se considera, que no obstante tiene una cobertura normativa amplia, para los efectos de una regulación que pudiera propiciar información en cuanto a un dispositivo informático implementado en los vehículos, principalmente de carga y de transporte colectivo de personas, que grave no solo la velocidad en que conducen los pilotos, sino otros aspectos relevantes e inherentes a la condición humana de los pilotos y la parte mecánica de los vehículos, para evitar accidentes viales. Sin embargo se considera necesaria la implementación del tacógrafo o un dispositivo electrónico que registre más información, logrando obtención de datos para la correcta supervisión y fiscalización de la conducta de los transportistas que operan en nuestro país.

## *Uso del tacógrafo en legislación de España, Chile y Argentina*

España

Antecedentes

Es necesario analizar las legislaciones y los hechos que han provocado en los diferentes países, la cultura programático-normativa, que coadyuve a la prevención de hechos de tránsito, así como, las sanciones correctivas proporcionales a la inobservancia de la normativa tanto orgánica como reglamentaria, en relación al mejoramiento, supervisión y control vial, a efecto de evitar pérdidas de vidas humanas y lesiones a la integridad física, en el caso del transporte colectivo de personas, y afección o daños al patrimonio propio de los vehículos de carga y de terceras personas, incluyendo a los propietarios y terceras personas, por hechos provocados por los aludidos transportes colectivos de personas.

De esa cuenta, para los efectos de este estudio se ha seleccionado a España, como país que sirvió de referencia junto a otros para que Guatemala, implementara también, una legislación coherente y proporcional a las necesidades de la seguridad vial tanto del transporte colectivo de personas como de carga, y regular, lo relativo a las condiciones de los vehículos, de las vías, de la responsabilidad de los pilotos y ayudantes (en su caso), por lo que a continuación se hace un resumen de cómo fue implementada en España, la normativa

correspondiente a la seguridad vial. En España la legislación general, sobre el origen del tráfico, tiene formalmente sus inicios en el año mil novecientos, cuando se realiza la publicación del reglamento para el servicio de coches automóviles por carreteras.

A partir del año mil novecientos, la industria de automóviles de fabricación y venta de automóviles era incipiente, por lo que no había alcanzado una población vehicular de proporciones muy significativas, por lo que la normativa que reguló su utilización, fue enfocada en relación de la convivencia con los demás usuarios de la vía, mediante una previsión visionaria respecto de sentar las bases para su futura regulación, por lo que en base a solicitudes de alguno concesionarios de transportes, de viajeros, que sustituían los coches que aprovechaban la fuerza animal por los de tracción mecánica, motivó legislar y aprobar una norma de circulación. Fue así que en mil ochocientos noventa y cinco, Pedro Rivera Griñó, convencido del futuro del transporte por carreteras de vehículos con motor de vapor solicitó concesión del servicio público, pero no se formalizó por un desacuerdo en la duración.

En mil ochocientos noventa y siete, Guadix José Hernández Hernández, comprendiendo el futuro de los vehículos con motores de vapor también solicitó autorización para ello, y fue autorizado por el ministro de fomento de ese entonces, Aureliano Linarez Rivas, promulgando una orden ministerial para regular ese nuevo tipo de transporte, hasta entonces, solo

existía el reglamento de carruajes tirados por caballerías de mil ochocientos cincuenta y siete, hasta que fue emitida una Real Orden, de fecha treinta y uno de julio de mil ochocientos noventa y siete, considerada un antecedente del reglamento posterior, reguló aspectos técnicos que los carruajes de tiro animal no contenían, tales como: a) que se debía circular del lado derecho, cuando se cruzara con otros vehículos; b) el ancho de la carretera; c) condiciones del vehículos, ruido y humos para evitar espantar a las caballerías que podrían ocasionar accidentes y daños a personas o bienes.

El dieciséis de septiembre de mil novecientos se elaboró el reglamento relativo a esta materia, siendo ministro del ramo Rafael Gasset quien era de mayor conocimiento en la agricultura, no obstante ello, le dio importancia al concepto de los automóviles y se estima que fue el que impulsó la primera legislación de modo completo, lo relacionado con el tráfico de automóviles. En este reglamento, se exigió una identificación y un certificado por un ingeniero en donde se acreditara que el vehículo podía circular sin peligro, sin ruidos excesivos, sin exceso de peso y con sistema de freno, en su caso, con marcha hacia atrás. Asimismo era obligatorio, contar con un permiso para el responsable del vehículo, lo que dio lugar a la autorización para circular, a la matrícula respectiva, y el permiso de conducir, este último otorgado por los gobernadores civiles, quienes eran encargados de emitir dichas licencias.

En el año de mil novecientos cinco, el ministerio encargado del ramo, al evaluar los resultados, a través de consultar la legislación comparada, habiendo oficiado a cónsules y embajadores de los demás países europeos, que le remitieran, las leyes vigentes de sus países y después de realizar “una encuesta entre los ingenieros, jefes provinciales, sobre la aplicación y las disfunciones vistas en la circulación de los vehículos, se estableció que los peones camineros y los capataces pudieran comprobar la velocidad a la que circulaban los coches” (Antonio M. Carrasco, 2022). Ante esa situación se ha tenido la necesidad de implementar nuevos mecanismos, de regulación vial, a efecto de ir ordenando esta materia, con la finalidad de que se realice con el menor riesgo y potencial daño que podrían ocasionar los vehículos, principalmente de transporte colectivo de personas y de carga que es una preocupación actual.

### Aspectos Generales

Es importante hacer alusión a aspectos generales de la actividad que realiza, en este caso, la institución encargada de la seguridad vial en España. Los aspectos generales, por los cuales se ha desarrollado la historia, los motivos, las estrategias y las políticas, relativas a la regulación vial, no solo en general, sino también, de los transportes colectivos de personas y de los transportes de carga, nos sirven de base o fundamento para direccionar esa política actual a desarrollar en la materia aludida, a efecto de conocer lo que se ha hecho y se pretende hacer, debido

a las exigencias de la modernización, desarrollo informático, dispositivos satelitales, que puedan en algún momento dado, permitirnos una mejor planificación, organización, ejecución, supervisión y control de la circulación vial con los mejores estándares, de seguridad para la prevención de hechos de tránsito que provocan muertes, lesiones y daños al patrimonio de las personas.

Ante la situación indicada en el párrafo anterior, se considera importante, por la magnitud y multiplicidad de necesidades que conlleva satisfacer el hombre a través de sus distintas actividades productivas, de esa cuenta que la movilidad o desplazamiento tanto de las personas y sus productos es inherente, como ya se dijo, a la actividad productiva de la persona humana. Todo ello dentro de aspectos histórico-sociales y económico-jurídicos. A partir del siglo IX, con el surgimiento de los vehículos o automóviles de motor, produjo un impacto en la administración pública en relación a la necesidad de regular y ordenar la circulación vial o tráfico terrestre, lo que provocó también la organización de instituciones de gobierno, que fueran los encargados de administrar lo relativo a esta materia, tanto, en el sentido que estas estructuras de gobierno, se dedicaran especialmente a los vehículos, las vías de circulación como las aptitudes para conducir los mismos.

Habida cuenta de lo anteriormente relacionado, en el año de mil novecientos cincuenta y nueve, se creó en España la Jefatura Central de Tráfico, órgano adscrito al ministerio de gobernación, y ahora Ministerio del Interior. Esta jefatura central de tráfico, unificó competencias y es encargada de los negocios relacionados a la expansión relativa a la circulación de vehículos a motor que se estaba produciendo en aquella época en España. La unificación de competencias en mil novecientos ochenta y dos y mil novecientos noventa y siete, se transfirieron varias competencias ejecutivas, en relación a la materia de tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial, a las provincias de Cataluña y al país vasco.

Debido al rápido crecimiento de la jefatura central “DGT”, al volumen de trabajo y la gestión de la documentación sometida a su conocimiento, evidencia la evolución de la misma, tanto en su estructura orgánica y funcional, lo que ha permitido adaptarse a los cambios realizados en la administración pública española. De ahí, que la estructura primaria de dicha entidad, en el año de mil novecientos sesenta, estaba integrada por un director, un secretario general, seis jefes de sección y dieciséis negociados, que en un futuro inmediato este personal fue insuficiente, por lo que hubo necesidad de modificar su estructura organizacional, así como, implementar, aspectos técnicos y especializados, que desde los orígenes ha absorbido, para conocer aspectos relacionados a la seguridad vial como las vías, los vehículos, las personas como principales factores

que participan en la circulación, así como, las infracciones y la inminente conducción autónoma.

La jefatura central de tráfico, cuenta con cincuenta y dos jefaturas provinciales y dieciséis oficinas locales de tráfico, establecidas en todo el territorio, cuya actividad está relacionada como ejecutora de las directrices y competencias de la citada jefatura central, en virtud de estar mas inmediatamente cercana a las necesidades de los ciudadanos. Desde se implementó la relacionada jefatura, se ocupó también de la formación de los futuros conductores y de la educación vial, esto como fundamento básico de una sociedad moderna que considera los hechos de tránsito o accidentes de tráfico como un mal menor. Adicionalmente es de hacer alusión que también realiza campañas divulgativas de tráfico, como referente de la historia vial del país y acercamiento a ese respecto con los ciudadanos, especialmente haciendo uso de los medios de comunicación de la radio, la prensa escrita, la televisión y/o el cine. Actualmente en las redes sociales.

### Aspectos Específicos

Al considerar de suma importancia la seguridad vial en el país de España, además de la formación y educación vial facilitada a los ciudadanos, la vigilancia y la sanción, ha sido preocupación, debido a la inobservancia de la normativa respectiva y a la consecuencia que hechos de tránsito

provocan a la ciudadanía. De esa cuenta es que la entidad que anteriormente era la competente para sancionar en materia de tráfico era la agrupación de tráfico de la guardia civil y tiene a su cargo las funciones de vigilancia auxilio y asistencia a los conductores, como la sanción correspondiente, lo cual viene realizando desde mil novecientos cincuenta y nueve al finalizar la guerra civil.

Por parte de la Jefatura Central de Trafico, otorgando permisos, matriculaciones, campañas, carné por puntos, planes de seguridad vial, normas de regulación del tráfico, vigilancia, comportamientos, etcétera. Todo este trabajo que se realiza, está enfocado hacia un objetivo muy concreto: Reducir el número de accidentes de tráfico y por consiguiente el número de fallecidos y heridos, en virtud de los múltiples hechos de transito que se ha suscitado como la estadística oficial de la Jefatura Central de Trafico lo indica: “en el año mil novecientos ochenta y nueve hubo nueve mil trescientos cuarenta y cuatro fallecidos por hechos de transito”, lo que necesariamente provocó el énfasis en el tratamiento de la seguridad vial y que diera como resultado y tendencia que a partir del año dos mil hasta nuestros días se refleja, un ochenta por ciento menos de fallecidos desde aquel año.

Hoy por hoy e acuerdo a las estadísticas oficiales de la Jefatura Central de Tráfico en España, se considera que es un país referente en seguridad vial, tanto para Europa como para el mundo, considerando que todavía existe

el reto de continuar trabajando para la reducción de la mortalidad en la carretera, por lo que conscientes de que la tecnología ha sido una aliada muy importante para la Jefatura General de Tráfico (DGT), de la cual ha hecho uso en los treinta años últimos, es apreciada como imprescindible para hacer realidad lo que define como movilidad conectada, que ayudará a reducir las víctimas de los accidentes de tráfico y a posibilitar trámites administrativos desde cualquier lugar, lo que ha beneficiado a la población usuaria de esta materia.

Ahora bien para implementar mecanismos de supervisión y control derivados de la tecnología que en estos tiempos es un aliado importante y/o indispensable, con el ánimo y la finalidad de enfocar la atención en la seguridad vial por carretera, y de acuerdo a las modificaciones al reglamento 3821/85 del consejo de la comunidad económica europea, del cual España es parte, y el reglamento número 1360/2002 de la comisión que se adapta por séptima vez al progreso técnico el citado reglamento, el cual tiene por objetivo último mejorar las condiciones de competencia y seguridad en el transporte por carretera, supone un salto cualitativo, muy significativo en relación con el aparato de control o tacógrafo, como elemento de coerción social de la actividad de transporte por carretera.

En este caso, al referirse a la implantación del nuevo tacógrafo digital es necesario implementar mecanismos para su efectiva puesta en funcionamiento, de tal modo que garantice la seguridad en la expedición

de las nuevas tarjetas de tacógrafo como su necesario volcado de datos y confidencialidad de los mismos. De esa cuenta, que viéndose en la necesidad de implementar este mecanismo la orden identificada como FOM/1190/2005 de fecha veinticinco de abril que regula la implantación del tacógrafo digital, la cual contiene tres capítulos, a los cuales se hará alusión en el apartado de este trabajo relacionado a la legislación, relaciona en el capítulo primero lo relativo a las tarjetas de tacógrafo, en el segundo capítulo, entre otras cosas a la transferencia descarga o volcado de datos del tacógrafo digital y, lo relativo al fichero sobre gestión de tarjeta de tacógrafo digital, lo cual se considera un adelanto tecnológico útil para el control de seguridad vial.

## Legislación

España, como estado miembro de la comunidad económica europea, esta sujeta a la regulación legal contenida en el reglamento (CEE) número N0.3821/85 del consejo, de fecha veinte de diciembre de mil novecientos ochenta y cinco, relativo al aparato de control de los transportes por carretera, el cual fue publicado en el diario oficial de las comunidades europeas como número L370/8 en fecha treinta y uno de diciembre de mil novecientos ochenta y cinco, en donde en la parte introductoria considera la utilización de un aparato de control que indique los bloques de tiempos contemplados en el reglamento (CEE) No. 3820/85 del consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el

sector de los transportes por carretera, el cual puede imponerse a este tipo de vehículos matriculados en los estados miembros.

También considera el citado reglamento, entre otras cosas, lo relativo al control de los tiempos de trabajo y de descanso, a la modificación de las hojas de registro que debe llevar el conductor, actualización de las disposiciones técnicas definidas en los anexos y un procedimiento de estrecha cooperación entre los estados miembros y la comisión en el seno de un comité consultivo. Para esos efectos, el aparato de control (en caso de España es el tacógrafo), debe cumplir a las condiciones de construcción, instalación, utilización y control, las disposiciones incluyendo el anexo I y II, del citado reglamento, así como, el aparato de control se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carreteras de viajeros o de mercancías, así también lo relativo a la dispensación de la aplicación de dicho reglamento en los casos que indica.

Como ya se dejó indicado anteriormente, la ORDEN FOM/1990/2005 regula lo relativo al uso o implantación del nuevo tacógrafo digital para su efectiva puesta en funcionamiento. Dicha orden contiene tres capítulos, en el primer capítulo contiene cinco secciones y veintisiete artículos, dos disposiciones adicionales y cuatro disposiciones finales. El primer capítulo se refiere: De las tarjetas de tacógrafo y su sección primera alude al concepto y clases de tarjetas de tacógrafo, definiendo al tacógrafo digital o aparato de control como:

Es un aparato destinado a ser instalado en vehículos dedicados al transporte por carretera con la finalidad de indicar, registrar y almacenar, automática o semiautomáticamente datos referentes a la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores.  
(Art.1)

Relaciona también las características, la tarjeta, y demás condiciones relacionadas a la misma.

El artículo dos, refiere a las clases de tarjetas de tacógrafo, y el artículo tres a la compatibilidad de titularidad de tarjetas de tacógrafo. La sección segunda, alude a las tarjetas de conductor, en su artículo cuatro a su expedición y primera emisión, el artículo cinco se refiere al contenido, características y plazo de validez, el artículo seis se refiere a la renovación de las tarjetas de conductor; el artículo siete se refiere a la modificación de datos de tarjeta de conductor; el artículo ocho a sustitución de tarjetas de conductor, el artículo nueve al canje de tarjetas de conductor; sección tercera: De las tarjetas de empresa, el artículo diez a expedición de las tarjetas de empresa, el artículo once al contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de empresa, el artículo doce se refiere a la renovación de tarjetas de empresas, el artículo trece a la modificación de datos, el artículo catorce a sustitución de las mismas.

En la sección cuarta, relaciona lo relativo de las tarjetas de centro de ensayo, y en su artículo quince se refiere a la expedición de las tarjetas de centro de ensayo –primera emisión-, el artículo dieciséis se refiere al contenido, características y plazo de validez de las tarjetas de centro de ensayo, el artículo diecisiete a la renovación de tarjetas de centro de ensayo, el artículo dieciocho a la modificación de datos de tarjetas de centro de ensayo, el artículo diecinueve a la sustitución de tarjetas de centro de ensayo; la sección quinta se refiere: De las tarjetas de control, y en su artículo veinte alude a la expedición de las tarjetas de control, el artículo veintiuno al contenido características y plazo de validez de las tarjetas de control.

En capítulo dos alude a la transferencia, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital, y en su artículo veintidós alude al concepto de transferencia de datos y de unidad intravehicular, en el artículo veintitrés alude, al deber de conservación de datos, al artículo veinticuatro a la descarga, transferencia o volcado de datos. El artículo veinticinco a la integridad, confidencialidad o disponibilidad de los datos almacenados por las empresas, al artículo veintiséis a disposición de datos para la administración. El capítulo tres se refiere al fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital y el artículo cuarenta y siete alude a la creación y características de fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital.

En la disposición adicional primera, alude a anotaciones de origen y destino del periodo de trabajo diario y la disposición adicional segunda, a solicitud voluntaria de tarjetas de empresa. La disposición final primera se refiere a la exigibilidad de las tarjetas de tacógrafo, la disposición final segunda a la protección de datos de carácter personal, la disposición final tercera a las medidas de ejecución y la disposición final cuarta a la entrada en vigor de la orden ya indicada. La relacionada orden adiciona tres anexos, en el anexo uno se encuentra el formato de la solicitud de tarjeta de tacógrafo digital que debe llenar el conductor, el anexo dos el formato de solicitud de tarjeta de tacógrafo digital que debe formular la empresa, y el anexo tres la solicitud de tarjeta de tacógrafo digital por centros de ensayo.

Al hacer un análisis de la normativa legal anteriormente relacionada podemos inferir la utilidad y beneficio que a la administración de la seguridad vial del transporte colectivo de personas y de carga le otorga este dispositivo de control por sus características y practicidad, debido a los controles que podría ejercer tanto en el vehículo, en la jornada de conducción del piloto, en los tiempos de conducción del vehículo y las personas que conducen dichos transportes para un registro efectivo y un control eficiente para así prevenir accidentes de tránsito y como consecuencia evitar muertes, lesiones o daños en el patrimonio de las personas, y garantizar la seguridad vial a quienes transitan en la red vial de un país desarrollado económicamente como España.

## Chile

### Antecedentes

Debido a la naturaleza comparativa del presente trabajo de investigación, es necesario conocer la historia legislativa en el tema abordado, de cada uno de los países escogidos como objeto de estudio de derecho comparado. En busca de novedosas regulaciones que contribuyan con la legislación nacional en la resolución de un tema en concreto, como en esta ocasión lo es la seguridad vial. Es importante conocer como fue que empezó otro país a legislar acerca de este tema, cuales fueron los eventos o hechos que hicieron causa de regular legalmente la conducta trascendente para este tipo de seguridad, el desarrollo histórico de la legislación, el carácter filosófico de sus leyes. Consecuentemente con el desarrollo del presente trabajo de investigación, es la oportunidad de conocer los antecedentes legislativos de la seguridad vial en Chile.

La primera ley de tránsito que se dictó en Chile fue el dos de agosto de mil novecientos ocho, diseñada para carruajes y los caballos. En su regulación establecía que para poder obtener un permiso o licencia de conducir carretas, se necesitaba la recomendación de los vecinos de su comunidad, lo que certificaba que una persona era digna de tal responsabilidad. Se regulaba en aquel entonces un límite de velocidad de catorce kilómetros por hora, asimismo aspectos relativos al lenguaje respetuoso y bien manejado de los pilotos. Como podemos observar desde

principios del siglo pasado, desde el inicio de las carretas y caballos, Chile, se vio en la necesidad de empezar a regular aspectos de la seguridad vial, puesto que es una garantía fundamental que todo Estado debería de garantizar a la nación.

En mil novecientos noventa y tres, por el decreto supremo 223, fue creada la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), en Chile, quien sería la encargada de coordinar en materia de seguridad vial con diez ministerios: Interior y seguridad pública, educación, justicia y derechos humanos, obras Públicas, salud, vivienda y urbanismo, transportes y telecomunicaciones, trabajo y previsión social, secretaría general de gobierno, secretaría general de la presidencia. Lo anterior con el objeto de prevenir accidentes de tránsito y sus consecuencias de una manera integral. Carabineros de Chile, quienes son una entidad integrada por instituciones de seguridad nacional, por medio de su Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) investiga las causas y dinámicas con relación a los accidentes de tránsito.

En mil novecientos noventa y ocho, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito y la Municipalidad de Santiago de Chile, iniciaron un proyecto instalando foto radares en las calles con mayor tasa de accidentes, las cuales en su inicio reportaron hasta un mil infracciones diarias, siendo adoptada esta medida por otros municipios. En el año dos mil dos, se aumentó la velocidad en zonas urbanas, de cincuenta a sesenta kilómetros

por hora, por lo que se vio un aumento considerable en los siniestros de tránsito. En consecuencia, en el año dos mil dieciocho, el cuatro de agosto, fue publicada como ley en Chile la reducción de velocidad en zonas urbanas que regresaría a ser de cincuenta kilómetros por hora, y en zonas rurales de cien kilómetros por hora en caminos de una pista de circulación por sentido, y de ciento veinte kilómetros por hora en caminos de dos o más pistas por sentido.

En la actualidad de Chile, ha habido cambios significativos en esta materia legal, como lo fue la Ley Tolerancia Cero, que entro en vigencia en marzo del dos mil doce, la cual bajó los grados de alcohol permitidos en la sangre para conducir, quedando establecido “el estado de ebriedad en cero punto ocho gramos por litro de sangre y bajo influencias de alcohol en cero punto tres grados de alcohol en la sangre”, modificando la Ley de Tránsito. Sin embargo, el dieciséis de septiembre del año dos mil catorce entra en vigencia la Ley Emilia, denominación en honor a la menor Emilia Silva Figueroa, quien falleció a causa de un conductor irresponsable bajo efectos del alcohol, a petición ciudadana en representación de las familias y amigos que han perdido un ser querido en estas circunstancias. Se penaliza conducir bajo efectos de estupefacientes, por lo que en dos mil diecinueve Carabineros de Chile implementa el Narco test.

En el año dos mil cinco se empezó a catalogar como falta grave conducir mientras se usa un teléfono móvil. Asimismo, para la correcta convivencia de los diferentes modos de transporte fue aprobada el diez de mayo de dos mil dieciocho la Ley de Convivencia de Modos de Transporte, y se empezó a aplicar el once de noviembre de ese mismo año. En su momento se estimó necesario en Chile, cambios en cuanto a la reglamentación sobre los estándares de seguridad de los vehículos, por lo que el tres de octubre del año dos mil veinte se estableció la obligatoriedad para todos los nuevos modelos de vehículos de contar con un Sistema Antibloqueo de Freno (ABS), y así como desde el día tres de octubre del año dos mil veintiuno todos los modelos nuevos de vehículos deberán contar con un control electrónico de estabilidad.

### Aspectos Generales

El siete de agosto del año mil novecientos ochenta y cuatro, fue publicada la Ley de Tránsito en la República de Chile una vez fue aprobada por la Junta de Gobierno de la República, a la cual, en su título Preliminar, establece:

A la presente Ley quedarán sujetas todas las personas que, como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles o demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público...(Art.1)

Asimismo, en su artículo número dos, define para los efectos de la misma ley, palabras y frases, estableciendo su significado. La referida ley delega a las municipalidades para dictar las normas específicas que regulen el funcionamiento de los sistemas de tránsito de sus comunas, para complementar las normas emanadas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Asimismo, se delega a Carabineros de Chile, Inspectores Fiscales y Municipales, para supervigilar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Tránsito en Chile, sus reglamentos y de otros que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la materia. Asimismo, en la referida Ley de Tránsito su título I, regula lo concerniente a los conductores y de las licencias. Estableciendo los tipos de licencia: La clase A (profesional) con cinco modalidades, tres de ellas para el transporte de personas y las otras dos para transporte de carga. La licencia tipo B y C (no profesional), regulando también tres clases de licencia especial: la licencia clase D que autoriza para conducir maquinarias automotrices; la licencia clase E autoriza conducir vehículos de tracción animal; la licencia clase F para conducir vehículos motorizados de las fuerzas armadas, Carabineros de Chile, Policías de Investigaciones, Gendarmería y Bomberos de Chile.

Cada clase de licencia de conducir regulada en la Ley de Tránsito de Chile e indicadas en el párrafo anterior, debe cumplir con los requisitos establecidos adecuadamente y de manera particular para cada una de ellas. Lo referente a la enseñanza de las normas de tránsito, la Ley de Transito 18.290 (1984) lo regula de la siguiente manera: “El Ministerio de Educación deberá contemplar en los programas de los establecimientos de enseñanza básica y media del país, entre sus actividades oficiales y permanentes la enseñanza de las disposiciones que regulan al tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transportes.” (Artículo 30). En cuanto a la escuela de conductores establece la creación de escuelas para cada una de las clases de licencia de conducir regulada en la misma ley, donde se debe de conocer y apreciar la ley de tránsito en todo su alcance y significación.

La Ley de Transito de Chile, regula en su título III lo relativo al dominio y registro de vehículos motorizados, delegando al Servicio de Registro Civil de éste país para llevar esos registros. Asimismo, se deben registrar los remolques y semirremolques; además se inscribirán las variaciones del dominio de los vehículos. En cuanto a la obligatoriedad de la patente única y el certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, la Ley de Transito 18.290 (1984) lo regula de la siguiente manera:

Los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso de circulación otorgado por las municipalidades y el certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados. Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán de tener placa patente única... (Artículo 45).

La placa patente única se emitirá en la oficina de del Servicio del Registro Civil e Identificación. El certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados deberá portarse en el vehículo y encontrarse vigente, según el artículo 45 de la misma Ley.

En la referida ley se regula también lo concerniente a los vehículos motorizados con patente extranjera que ingresen a Chile, en admisión temporal, estableciendo los requisitos que deben cumplir. La Ley de Transito Chilena, en busca de mejorar la seguridad vial, en su titulo V, regula lo relacionado con las condiciones técnicas mínimas de un vehículo para que pueda circular en la vía pública, asimismo lo relacionado a la carga que se pueda transportar, incluyendo sus dimensiones, peso, peligrosidad, así como prohibiciones directas como no transportar personas en espacios destinados para carga. Asimismo, regula medidas de seguridad obligatorias referentes al estado óptimo en que deben estar los neumáticos, luces y sistema de frenos de los vehículos al circular.

Otro aspecto general de la legislación de tránsito en Chile es su regulación de lo relativo al transporte público de pasajeros, según la Ley de Transito 18.290 (1984) “Ningún vehículo podrá destinarse a ni mantenerse en la

prestación del servicio público de transporte público de transporte de pasajeros sin haber dado cumplimiento a las normas específicas que se determinen para los mismos...” (artículo 88, 55ondu.1). Recae en el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones la responsabilidad de normar los servicios de locomoción colectiva de pasajeros o de taxis, quienes deberán ajustarse en su operación a dichas normas. Asimismo, podemos encontrar normas básicas en la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros y de taxis, con dirección a garantizar la seguridad de los usuarios y operadores, en cuanto al abordaje de las personas a la unidad, las formas y modos para detener la marcha, entre otras.

En la normativa ya indicada, incluyen prohibiciones establecidas para los operadores de las unidades de servicio público de transporte de pasajeros, tales como: no abastecer combustible con personas a bordo, no admitir pasajeros ebrios, animales, aumento o disminución de velocidad del vehículo con el objeto de disputarse pasajeros, fumar dentro del vehículo. En la Ley de Tránsito de Chile, en su artículo 91, establece las condiciones que deberán cumplir quienes quieran ejercer el comercio o la actividad artística a bordo de los vehículos de transporte urbano. En cuanto a los pasajeros de vehículos de locomoción colectiva la Ley de Tránsito de Chile (1984) establece: “Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que

impida el normal desempeño del conductor. Asimismo, le está estrictamente prohibido fumar.”-

En el título VIII de la Ley de Tránsito de Chile se regula lo relativo a la señalización, cruces de ferrocarril y señales luminosas reguladoras de tránsito. En el título IX de la referida ley, regula lo relativo a la conducción, otorgando el derecho para conducir por la vía pública, respetando las normas y manteniendo el piloto el control de su vehículo durante la circulación, con la obligación de estar atentos a las condiciones del tránsito, con la prohibición de llevar alguna de las puertas del vehículo abiertas mientras su conducción o cuando pueda estropear a otro vehículo que circule en el lugar, encontrarse en condiciones físicas y psíquicas eficientes, no consumir bebidas alcohólicas en el interior de los vehículos motorizados y la operación de cualquier maquinaria, desempeñar como guardafrenos, cambiadores o controladores de tránsito en estado de ebriedad o bajo influencias de sustancias estupefacientes o sicotrópicas o bajo la influencia de alcohol.

En el título X se regula lo relativo de los virajes y señales de advertencia, título XI lo referente al derecho preferente de paso, en cuanto a la velocidad se norma en el título XII de la Ley de Tránsito de Chile, estableciendo límites de velocidad en la zona urbana, para vehículos de menos de tres mil ochocientos sesenta kilogramos un límite de velocidad de sesenta kilómetros por hora, en cuanto a los vehículos con más de

diecisiete asientos, buses, camiones de carga y vehículos de transporte escolar se establece un límite de velocidad de cincuenta kilómetros por hora. En cuanto a la zona rural en los caminos de una pista de circulación en cada sentido se establece un límite de velocidad de cien kilómetros por hora, en donde existan dos pistas de circulación en cada sentido es un límite de velocidad de ciento veinte kilómetros por hora. En cuanto a los buses y camiones, así como transporte escolar el límite de velocidad de noventa kilómetros por hora. –

En la referida ley de tránsito, se regula lo relativo al estacionamiento y detención, las disposiciones generales sobre el uso de las vías, de la responsabilidad por los accidentes, de los procedimientos policiales y administrativos, creando en Carabineros de Chile unidades técnicas de investigación de accidentes de tránsito, debiendo los conductores y peatones que hayan tenido intervención en un accidente de tránsito facilitar las investigaciones, inspecciones y estudios que estime necesario realizar en los vehículos y las personas, lo que será presentado ante el Juez competente para que resuelva conforme derecho. Asimismo, se regula en el título XVII de la referida ley, lo relativo a los delitos, cuasidelitos y de la conducción bajo la influencia de alcohol, en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas. En la misma ley, en su capítulo XVIII regula lo relativo al Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados.

## Aspectos específicos

En observancia de los aspectos generales en cuanto a la seguridad vial, los cuales se pueden encontrar en la Ley de Tránsito de Chile, la normativa tiende a desarrollarse desde los órganos o entidades específicas a quienes se les ha otorgado la facultad de normar aspectos relativos a la seguridad de tránsito. Hemos establecido las funciones de las diferentes instituciones, las municipalidades, ministerios, entre otros. Un aspecto importante y relevante es la prioridad a la seguridad que amerita la prestación del servicio público de transporte colectivo de personas o transporte de carga, debido a las dimensiones de peso y volumen por lo que se torna un poco más estricta la normativa dirigida a este tipo de vehículos que al resto de uso particular.

Pudimos establecer que los pilotos de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros, vehículos de carga, para conducir deberán portar licencia profesional, quienes deberán de tener como mínimo veinte años de edad, haber poseído mínimo dos años la licencia clase B (no profesional), aprobar los cursos teóricos y prácticos establecidos por el estado, entre otros. Asimismo, podemos observar en los vehículos de carga es obligatorio registrar los remolques y semirremolques, debiendo el certificado de inscripción como mínimo el peso bruto vehicular, número y disposición de los ejes, tipo de carrocería, placa patente única, y las demás que exija el reglamento. Se encuentra regulado también lo

relativo las medidas de seguridad específicas que deben cumplir con la carga quienes la transporten, aspectos como el peso, portación de la carta de porte, no materias peligrosas, no personas en los espacios de carga, entre otros.

El transporte colectivo de pasajeros se encuentra regulado en el título XI de la Ley de Transito de Chile, en donde manda a cumplir con las normas específicas otorgando facultades para ello al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, además prohíbe en tres ciudades: Santiago, San Bernardo y Puente Alto, que el conductor desempeñe simultáneamente la función de cobrador o expendedor de boletos. El piloto está obligado a detener la marcha completamente, al ser requerido por un pasajero, y deberá hacerse siempre al costado derecho de los caminos. Para que las municipalidades puedan otorgar el permiso para circular a las unidades de transporte público de pasajeros deberán realizar una revisión técnica en forma especial de los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos, y combustión interna, emitiendo un documento de homologación que siempre deberá portar el conductor junto al documento respectivo de gases.

Podemos establecer también, que los límites de velocidad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros y transporte de carga, son más estrictos en relación al resto de vehículos. Al revisar lo concerniente a la responsabilidad por los accidentes, podemos observar

que se presume responsabilidad del piloto cuya carga o pasajeros obstruyan la visual del mismo hacia el frente, conducir un vehículo con mayor carga de la autorizada. En ese sentido, la Ley de Transito de Chile (1984) establece: “...28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo, la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio...” (Artículo 198, numeral 28.-), esto en virtud de que el tacógrafo es un dispositivo necesario para la supervisión o vigilancia del cumplimiento de las normas específicas que deben de cumplir los pilotos y vehículos de transporte público colectivo de pasajeros y transporte de carga.

## Legislación

La Resolución 303 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establece la exigencia de relación potencia/peso mínimo a vehículos que indica lo siguiente:

3°. - Los vehículos de carga con motor de potencia superior a 360 HP- SAE, a contar del 1 de abril de 1995, deberán estar dotados de tacógrafo u otro dispositivo electrónico que registre en el tiempo, como mínimo, la velocidad y distancia recorrida. Los registros de estos dispositivos deberán quedar en poder del transportista, a disposición del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de Carabineros de Chile e Inspectores fiscales y municipales por un período de noventa (90) días. (Art.3)

Siguiendo la línea, el decreto número 80 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, subsecretaría de transportes, reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros, modifica el decreto no. 212 que en su artículo 17 señala: “...c) En el caso de servicios interurbanos, los vehículos deberán contar, además, con un tacógrafo que registre, a lo menos, las variaciones de velocidad entre 0 y 120 km/h, el tiempo de marcha y detención y la distancia recorrida...” El decreto número 298 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que reglamenta Transporte de Cargas Peligrosas por las Calles y Caminos, que en el artículo 5 regula: “Para el transporte de sustancias peligrosas, los vehículos motorizados deberán estar equipados con tacógrafo u otro dispositivo electrónico que registre en el tiempo, como mínimo, la velocidad y distancia recorrida...”

El servicio de transporte de aeropuerto, es un aspecto importante, brindar un servicio eficiente y seguro para beneficiar el turismo en el país, se tomó en cuenta para dar vida al Decreto número 211 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; Subsecretaría de Transportes que reglamenta servicios de transporte público remunerado de pasajeros desde y hacia aeródromos y aeropuertos indica:

“Los servicios de aeropuerto podrán prestarse con vehículos de 9 o más asientos, incluido el del conductor, los que deberán cumplir con los siguientes requisitos: a) ... b)... c) contar con tacógrafo que registre, a lo menos, las variaciones de velocidad entre 0 y 120 km/h., el tiempo de marcha y detención y la distancia recorrida...” (Art.6)

De lo anterior se infiere que la utilización del tacógrafo es una herramienta de control fundamental para la supervisión y vigilancia del cumplimiento de las normas de tránsito y/o seguridad vial que forman parte de la legislación Chilena, principalmente en el transporte público colectivo de pasajeros y transporte de carga, lo que ayuda a evitar siniestros de tránsito.

## Argentina

### Antecedentes

Como Estado responsable durante su historia ha procurado implementar la legislación pertinente y necesaria para garantizar la seguridad de sus ciudadanos. Concretamente la seguridad vial, se ha venido desarrollando desde que el ocho de octubre de mil novecientos treinta y dos, cuando la Dirección General de Seguridad Vial, en aquel entonces, fue el competente para la creación de la Dirección Nacional de Vialidad por medio de la Ley n°11.658, la cual se asentó en la capital de la República Argentina. Continuando con el desarrollo de la legislación en el área de la seguridad vial, la Dirección General de Vialidad crea a través del decreto 75.840 el Reglamento General de Tráfico en los Caminos Nacionales, dentro del cual se convoca a celebrar un convenio con las autoridades provincianas, pero este no se da.

El reglamento anteriormente descrito establecía que todo vehículo detenido o en marcha, en los caminos públicos circulara conservando su mano izquierda, en los cruces pasaría primero el vehículo que circula por el camino principal. Sin embargo, en mil novecientos cuarenta y cuatro a través del decreto n°26.965, se cambia esa disposición y se establece cambiar la mano izquierda por la mano derecha en cuanto al sentido de la circulación de vehículos en los caminos públicos. En mil novecientos cuarenta y cinco, fue creado el decreto 12.689 el cual extiende su aplicación para toda la infraestructura creada por la Administración General de Vialidad Nacional y aprueba el Reglamento General de Transito para los caminos y calle de la República Argentina, ratificándose con fuerza de ley a través de la Ley 13.893, el cual duró treinta y ocho años.

El veintitrés de septiembre de mil novecientos ochenta y tres por la Ley n°22.934, se aprueba como Ley de Tránsito el conjunto de normas anexas compuestas por ciento cuarenta y cinco artículos, que será aplicable en jurisdicción federal e invita a las provincias que lo adopten. Posteriormente el veintidós de mayo de mil novecientos ochenta y cinco se derogan las leyes n°22.934 y n°23064 y se declara en vigor la ley °13.893 promulgada con el decreto 1043/85, y con esto rige nuevamente el Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina desarrollado en el año mil novecientos cuarenta y cinco, y mencionado anteriormente. Lo descrito con antelación es

derogado en el año mil novecientos noventa y dos, a través del decreto 692, Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte, el cual se deriva de la preocupación por el alza en la tasa de mortandad por accidentes de tránsito.

### Aspectos Generales

En el año mil novecientos cuarenta y cinco, el Congreso de la República de Argentina crea la Ley de Tránsito, Ley nº24.449, la cual establece “Ámbito de aplicación: La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación de circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente...”, en ese sentido se procede a escudriñar la estructura legal en materia de tránsito y seguridad vial en Argentina, en donde se delega a los organismos nacionales, provinciales, municipales y de la ciudad autónoma de Buenos Aires, como autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en ésta Ley.

Se faculta en la misma ley, a la Gendarmería Nacional y Agencia Nacional de Seguridad Vial actuar de manera complementaria en las tareas de prevención y control de tránsito conforme a lo establecido en los convenios de jurisdicción, así como deja a cargo de las instituciones

mencionadas la constatación de infracciones de tránsito en rutas, autopistas, semi-autopistas nacionales y otros espacios del dominio público nacional. Se garantiza la libertad de tránsito la aplicación de convenios internacionales en la materia. Se crea el Consejo Federal de Seguridad Vial, como ámbito de concertación y acuerdo de la política de seguridad vial en la República de Argentina, estableciendo funciones específicas. Asimismo, se crea un Registro Nacional de Antecedente del Tránsito, para registrar datos de infractores, prófugos, rebeldes, inhabilitados de las sanciones firmes impuestas, entre otros datos e información útil.

El capítulo III de la Ley de Transito Argentina, regula lo relativo al usuario de la vía pública, estableciendo las formas de educación vial y cursos de capacitación, escuelas de conductores, regulando las edades mínimas para conducir, lo relativo a la licencia de conducir, sus características, los requisitos para obtenerla, su contenido, las clases de licencia que se puede otorgar, lo relativo para la licencia de menores de edad, el trámite para la modificación de datos, de los conductores profesionales sus requisitos y condiciones especiales, como en otros países son licencias destinadas para conductores de transporte de carga o transporte público de pasajeros, emergencia y seguridad.

En cuanto a la regulación de la vía pública, indica los requisitos, estándares y condiciones que debe cumplir la estructura vial, adaptándose a las normas básicas de seguridad vial y planificación urbana. Se restringen la venta de alcohol en la vía pública o las construcciones permanentes o temporales en las zonas de camino. Asimismo, en la regulación legal en cuanto a los vehículos, impone reglas y condiciones de seguridad, así como parámetros a cumplir contra la contaminación ambiental que los automóviles deberán cumplir para poder circular en el país. Los vehículos que transiten en la República Argentina están sujetos a una revisión técnica periódica con el fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen su seguridad activa o pasiva y a la emisión de contaminantes.

En la regulación legal de la circulación en la vía pública, se establece la obligación prioritaria de respetar las normas de seguridad vial, así como al ser requerido por la autoridad competente se deberán poner a la vista los documentos pertinentes, así como una reglamentación especial para la circulación de peatones y discapacitados. Se norman las condiciones de conducción, los requisitos para circular, así como prohibiciones directas para circular en la vía pública, del estacionamiento, reglas en el aspecto de velocidad, reglas especiales para el transporte público de pasajeros y de carga, transporte público urbano, transporte de escolares y reglas para casos especiales en la vía pública, maquinaria especial.

En cuanto a los accidentes la regulación legal según la Ley de Tránsito en Argentina, definiendo: “Presunciones: Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.” (Artículo 64 párr. 1), imponiendo obligaciones específicas a los partícipes en los accidentes de tránsito, y establece la obligación del Estado de estudiar y analizar con fines estadísticos los accidentes de tránsito para establecer causalidad y crear nuevas medidas de prevención, asimismo de un sistema de reacción a emergencias cuando sucedan estos siniestros e impone la obligación de un seguro de accidentes para todo tipo de vehículo. Posteriormente se regulan los principios procesales en esta materia, las medidas cautelares, los recursos procesales y régimen de sanciones, las sanciones, la supletoriedad, disposiciones transitorias y complementarias.

### Aspectos específicos

En el presente trabajo de investigación nos interesa lo concerniente a la utilidad que se le puede dar al tacógrafo para el control y vigilancia de las normas de tránsito, principalmente al transporte público de pasajeros y de carga, toda vez que este tipo de usuarios son foco en la lucha para garantizar la seguridad vial a los usuarios de la vía pública. La normativa en esta materia lo deja muy marcado, estableciendo normas especiales para este tipo de medio de transporte. En cuanto a las condiciones mínimas de seguridad especiales que deben cumplir estos vehículos La

Ley de Tránsito de Argentina (1995) establece: “b) los vehículos para el servicio de carga y pasajeros poseer los dispositivos especiales, que la reglamentación exige de acuerdo a los fines de esta ley.” (Artículo 61 literal b.)

Asimismo, en la misma Ley, se regula lo relativo al diseño especial que específicamente para la función de transportar pasajeros deben contar estas unidades, en cuanto a salidas de emergencia, ubicación del motor, suspensión, dirección asistida, caja de transmisión automática para el transporte de servicio urbano, aislación termo-acústica, el puesto del conductor, en algunos casos un equipo especial para el cobro de pasajes, así como condiciones especiales para cargas peligrosas y casas rodantes. En ese mismo sentido en los requisitos para circular por la vía pública, como la documentación especial para ese tipo de transporte, se regulan requisitos de circulación también son aplicables para acoplados y semirremolques.

En la mencionada Ley de Tránsito, se establece que en el área rural se tiene un límite especial de velocidad máxima para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas de noventa kilómetros por hora, en cuanto a los camiones y automotores con casa rodante acoplada el límite de velocidad máxima establecido es de ochenta kilómetros por hora, el mismo límite que para el transporte de sustancias peligrosas. A diferencia del resto de vehículos que el límite de velocidad máxima que pueden

alcanzar en la misma área rural es de ciento diez kilómetros por hora. La Ley de Tránsito de Argentina (1995), establece: “Reglas para vehículos de transporte... revisión técnica periódica: 1) de diez años, para los de sustancias peligrosas y pasajeros; 2) de veinte años para los de carga...” (Artículo 53 literal b), por lo que se establece que el tacógrafo es fundamental para el cumplimiento de las normas de tránsito especialmente en el tipo de transporte que ya relacionamos anteriormente.

## Legislación

Argentina que a través de la Resolución número 135/94 de la Secretaría de Transporte aprueba el Protocolo de Especificaciones Técnicas para el Dispositivo de Registro de Operaciones y su modelo a la Autoridad de Aplicación el cual puntea:

...se determina que los vehículos afectados al transporte indicado en el considerando precedente, con excepción de los utilizados en el transporte urbano de pasajeros, deben contar a los efectos del control, la investigación de accidentes y otros fines preventivos, con un dispositivo o elemento que registre sobre un documento durable la velocidad, distancia, tiempo y otras variables relacionadas con el comportamiento de la unidad, permitiendo su lectura instantánea en cualquier lugar. (2do. Considerando)

En esa misma línea, en su artículo tres reconoce el uso del tacógrafo, aunque que en Argentina no se le conoce bajo este nombre, sino que ellos lo denominan como el dispositivo de registro de operaciones, este aparato debe registrar los datos siguientes:

1.-Las distancias recorridas por el vehículo; 2. – La velocidad del vehículo; 3. – El período de conducción; 4. – Otros períodos de trabajo y presencia de él o los conductores; 5. – Las

interrupciones de trabajo y los tiempos de reposo diario; 6. – La interrupción de la alimentación eléctrica o mecánica, indicando tiempo y kilómetro recorrido; 7. – El retiro del modulo registrador si el mismo es extraíble; 8. – En los vehículos donde la conducción se cumple con un equipo de conductores, D. R ha de estar construido en forma tal que los tiempos indicados en los puntos 3, 4 y 5 de este acápite, puedan registrarse para todos los conductores en el mismo Módulo de Registro, en forma simultánea. (Anexo 1, inciso III.)

## ***Análisis comparativo sobre el uso del tacógrafo en las legislaciones española, chilena y argentina para su contribución***

Es necesario hacer un análisis comparativo sobre el uso del tacógrafo, que a utilidad de este trabajo, servirá para ilustrar racional e intelectivamente la implementación aquí en Guatemala, todo ello con el ánimo de tomar referencias de otros países que utilizan dispositivos electrónicos que puedan coadyuvar al mejor servicio, supervisión y control de aquellas circunstancias inherentes a la seguridad vial que prestan los diferentes vehículos automotores que se trasladan por medio de las diferentes redes viales el país, con el ánimo de mejorar la seguridad vial de los usuarios del transporte colectivo de personas, así como, del transporte de carga especialmente, sin excluir a criterio del suscrito los demás vehículos de transporte familiar.

## Similitudes en el uso del tacógrafo en España, Chile y Argentina

Los tres países implementaron dispositivos electrónicos de control y vigilancia del cumplimiento de normas relacionadas a la seguridad vial. Los Estados referentes implementaron la normativa atinente a la seguridad vial debido a la incidencia significativa de muertes de personas causadas por accidentes de tránsito, especialmente de transporte colectivo de personas y de transporte de carga, todo ello por los deberes de los Estados de garantizar y proteger la vida humana como derecho fundamental, como derecho inherente a la persona humana, así como proteger la integridad física de las personas, su seguridad, tanto peatonal, según la normativa que corresponde a los portadores, propietarios y operadores de los relacionados transportes quienes están obligados a observar la normativa respectiva a la seguridad vial, con el objeto de que el servicio prestado ya sea a persona o a la carga transportada arriben a su destino sin ningún inconveniente.

Los dispositivos electrónicos incluyendo el tacógrafo, los relacionados Estados, han considerado que serían medios eficientes para que registren acontecimientos y/o circunstancias tanto de operaciones realizadas por el conductor, estado mecánico de los vehículos, formas de conducción y tiempo de recorrido, lo cual permite, al quedar grabado en los dispositivos obtener los datos relativos a la observancia y/o inobservancia del cumplimiento de la normativa a la seguridad vial y en su caso deducir las

responsabilidades que las diferentes normativas de cada país regulan al respecto. De ahí el interés de los Estados de implementar esta herramienta de supervisión y control en los vehículos cuya normativa específicamente obliga a cumplirlos.

La implementación de estos dispositivos de registro y control del cumplimiento de la normativa relacionada a la seguridad vial, para los vehículos respectivos, se ha realizado según la propia normativa para evitar hechos y accidentes de tránsito que puedan provocar, daños, lesiones y muerte de personas humanas, vehículos y a propiedad privada en su caso, lo cual en una cantidad considerable son provocadas por la irresponsabilidad del propio conductor que en algunas ocasiones conduce bajo efectos de sustancias prohibidas que alteran la capacidad psicomotor y provocan distracción, otras veces provocadas por desperfectos mecánicos previsible de los vehículos que por falta de revisión en sus piezas mecánicas, que por tales hechos y reducir tanto los mismos, como obtener más indicios de la probable causa que pudo provocarlos también coadyuvarían a reducir la impunidad en esta clase de ilícitos.

### Diferencias en el uso del tacógrafo en España, Chile y Argentina

En España se denomina tacografo, al aparato de control que indique los bloques de tiempo contemplados en el reglamento respectivo, armonización de las disposiciones en materia social, en el sector de los

transportes por carreteras. Que controla los tiempos de trabajo y de descanso, a la modificación de las hojas de registro que debe llevar el conductor, actualización de las disposiciones técnicas, en fin un aparato destinado para indicar, registrar y almacenar automática o semi-automáticamente datos referentes a la marcha de vehículos destinados al transporte de carreteras de viajeros o de mercancías y lo relativo a la dispensación de dicho reglamento en los casos que indica, y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores.

En Chile se considera que tiene una normativa más amplia y diversificada sobre el transporte que debe obligatoriamente portar el dispositivo de control denominado tacógrafo, y considera como política de gobierno lograr un mejoramiento sustantivo en transporte terrestre y que el crecimiento demográfico a dado lugar a nuevas formas de transporte de pasajeros tanto en el ámbito privado como el público, lo cual requiere una regulación para resguardar la seguridad de las personas, así como, la descontaminación y descongestión a efecto de que la autoridad realice acciones concretas, tendientes a controlar y fiscalizar estos servicios e indica que los servicios de transporte privado remunerado de pasajeros denominados servicios urbanos y los servicios rurales, exceptuando de esta norma los servicios interurbanos su recorrido, determina que no debe durar mas de tres horas desde el lugar de origen hasta el destino.

Asimismo, como se dijo anteriormente, en su amplia cobertura de la implementación en los vehículos y su diversidad, estipula también que deben estar dotados de tacógrafo u otro dispositivo electrónico que registre en el tiempo, como mínimo, la velocidad y distancia recorrida. Estos registros, deben quedar en poder del transportista a disposición de las autoridades competentes por un periodo de cuarenta días. De igual manera, la legislación chilena, establece que para el transporte de sustancias peligrosas los vehículos motorizados deberán estar equipados con tacógrafo u otro dispositivo electrónico que registre en el tiempo como mínimo la velocidad y distancia recorrida, registros que deben de quedar en el poder del empresario, a disposición del ministerio y autoridades respectivas.

La legislación chilena regula que los vehículos que prestan servicios en aeropuertos que tengan nueve o más asientos incluido el del conductor, deben contar con tacógrafo que registre a lo menos las variaciones de velocidad entre cero y ciento veinte kilómetros por hora, el tiempo de marcha y detención, y la distancia recorrida. Las funciones descritas para el tacógrafo podrán ser efectuadas por equipos electrónicos de registro según exigencias que por resolución establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile. También resuelve regular que los vehículos de carga con motor de potencia superior con motor a trescientos sesenta HP-SAE a contar del uno de abril de mil novecientos noventa y cinco deberán estar dotados de tacógrafo u otros dispositivos

electrónicos que registre en el tiempo como mínimo la velocidad y distancia recorrida, cuyo registro deben quedar en el poder del transportista a disposición del Ministerio respectivo.

En Argentina de acuerdo al protocolo de especificaciones técnicas para el dispositivo del registro de operaciones y su modelo a la autoridad de aplicación, dispone de una serie de medidas relacionadas con las condiciones de seguridad en el transporte de pasajeros, de materiales y residuos peligrosos, exceptúa el transporte urbano de pasajeros, en tanto que para los otros vehículos relacionados deben contar, para efectos de control, investigación de accidentes y otros fines preventivos con un dispositivo que registre la velocidad, distancia, tiempo y otras variable relacionadas con el comportamiento de la unidad permitiendo su lectura instantánea en cualquier lugar, refiriéndose al tacógrafo como dispositivo de registro de operaciones, el cual debe de tener dentro de otros requisitos un equipo interconectado que emita señal luminosa y/o acústica de proximidad de la velocidad máxima determinada.

El dispositivo de registro de operaciones, es obligatorio que lo implementen los servicios de media y larga distancia (categoría M3), y los transportes de materiales y residuos peligrosos (categorías N2 y N3), asimismo los que cumplan servicio de turismo y de prestaciones del ámbito portuario y aeroportuario que excedan en la prestación del área urbana (categorías M1, M1 –A-, M1 –B-, M2 y M3). Los relacionados

dispositivos de registro de operaciones dentro de sus características generales se encuentra el dispositivo de registro en función de tiempo y los registros mínimos alude a los siguientes, según Protocolo de Especificaciones Técnicas para el Dispositivo del Registro de Operaciones (1994), establece:

1) distancias recorridas por el vehículo, 2) la velocidad del vehículo, 3) el periodo de conducción, 4) otros periodos de trabajo y presencia de él o los conductores, 5) las interrupciones de trabajo y los tiempos de reposo diario, 6) la interrupción de la alimentación eléctrica o mecánica indicando tiempo y kilómetros recorridos, 7) el retiro del modulo registrador si el mismo es extraíble, 8) en los vehículos donde la conducción se cumple con un equipo de conductores D.R, ha de estar construido en forma tal que los tiempos indicados en los puntos 3,4 y 5 de este acápite puedan registrarse para todos los conductores en el mismo modulo de registro, en forma simultanea. (Anexo I, numeral III, literal A)

Implementación del tacógrafo en la legislación de Guatemala con base en los modelos de España, Chile y Argentina

Es importante reconocer la labor que las instituciones del Estado encargadas de estudiar y recabar información relativa a la seguridad vial, con el objeto de evaluar, implementar acciones mediante la regulación respectiva con el propósito y objeto de minimizar los hechos de tránsito que han provocado muertes de personas humanas, lesiones a su integridad física, así también a los propios vehículos de transporte ya indicados y propiedad privada que resulta afectada también por esos hechos de tránsito. Si bien es cierto, se han hecho esfuerzos para supervisar y controlar el comportamiento de los vehículos y sus conductores, también

es relevante hacer un estudio de la implementación que en seguridad vial han realizado otros países, para los efectos de enriquecer más en el aspecto técnico e informático que nos permitan modernizar esa supervisión y control para minimizar la incidencia de esos accidentes o hechos de tránsito.

Guatemala, si bien es cierto, ha implementado el dispositivo de regulación de la velocidad de los vehículos de transporte de pasajeros y transporte de carga, también lo es, que falta implementar el dispositivo del tacógrafo en esta clase de transportes, a efecto de regular, además de la velocidad el tiempo de recorrido entre el lugar de salida al lugar de destino, la distancia recorrida, aceleraciones bruscas de arranque, como de paradas, tiempos de descanso, estado mecánico del vehículo, etcétera. Según el estudio comparado que se ha realizado en los países de España, Chile y Argentina, aunque también es de hacer notar que entre los mismos existen similitudes y diferencias que ya fueron analizadas y de las cuales Guatemala puede tomar ejemplo para implementar y regular de mejor manera la seguridad vial por medio del tacógrafo.

Se debe considerar en Guatemala, la implementación del tacógrafo no solo en los transportes de pasajeros y de carga, sino también, en los vehículos que transporten sustancias peligrosas, en los vehículos de turismo, en los vehículos de transporte de pasajeros agrícolas, urbanos, extra urbanos, los vehículos de presten servicio en los puertos y

aeropuertos, con regulaciones específicas para cada clase de transporte y generales respectivas que queden registradas en el dispositivo tacógrafo, según el estudio previo de las condiciones mecánicas en que se encuentran los vehículos y las condiciones en que sus conductores realizan el traslado a efecto de que en caso de inobservancia dependiendo de la causa del hecho de tránsito ocasionado, en último caso, aplicar las sanciones administrativas o penales correspondientes.

Lo anteriormente relacionado y del hecho notorio obviamente evidenciado a través de los medios de comunicación la incidencia de hechos de tránsito acaecidos en Guatemala, ha sido recurrente y ha producido consecuencia de pérdidas de vidas humanas, lesiones a la integridad física y daños a la propiedad privada. Debido a esta incidencia el suscrito, atendiendo a que puede implementarse este dispositivo electrónico denominado tacógrafo en nuestro país, tomando en consideración que en España redujo los hechos de tránsito en un ochenta por ciento toda vez que este dispositivo, vino a incidir en la cultura vial de prevención, sobre los propietarios y conductores para que previamente a prestar el servicio revisaran las unidades de transporte y así el servicio fuese más seguro.

De igual manera los conductores al tener conocimiento de que su conducta respecto a la conducción de los vehículos estaba siendo registrada por el dispositivo, cuyo registros serían supervisados, evaluados y controlados

por las autoridades correspondientes, permitió por los efectos de la normativa respectiva y la colocación del dispositivo tacógrafo que actuaran con mayor prudencia, lo que da como resultado una mayor seguridad vial, aspectos que deben ser regulados por la autoridad administrativa correspondiente a través de los mecanismos legales respectivos que regulen los aspectos relacionados a la seguridad vial, considerando la experiencia que en esta materia han tenido otros países como los referentes en este estudio.

En nuestro país por medio de la implementación del sistema regulador de velocidad, no se han registrado datos que reflejen un tipo de mejora en el control del respeto de las normas relativas a la seguridad vial, específicamente por los pilotos de transporte colectivo de pasajeros y de carga, quienes son los involucrados en los accidentes de tránsito que registran mayor cantidad de daños, no solo en el patrimonio e integridad de las personas, sino, en ocasiones cobra hasta vidas humanas. El presente artículo demuestra la importancia de implementar un dispositivo más sofisticado, en el cual se puedan registrar aspectos más específicos que reflejen la conducta tanto del piloto, como en aspectos mecánicos y de conducción de la unidad de transporte.

En España con la implementación del tacógrafo se hizo posible supervisar de una manera eficiente el respeto a las normas de tránsito, logrando la reducción en el índice de personas fallecidas en accidentes tránsito en un

ochenta por ciento. Asimismo, en Chile, el dispositivo de control de operaciones es una herramienta de control fundamental para la supervisión y vigilancia del cumplimiento de las normas de tránsito. En Argentina, el tacógrafo, aporta en la investigación de accidentes de tránsito y en la prevención de los mismos por medio del control del comportamiento de las unidades de tránsito que refleja el tacógrafo. La velocidad es un aspecto importante, sin embargo, hay regulaciones dirigidas al comportamiento del piloto y unidad de transporte que no pueden ser supervisadas o registradas, lo que hace necesario la implementación de un dispositivo con estas capacidades de registro y lectura de datos importantes y mejorar la seguridad vial.

## Conclusiones

Con relación al primer objetivo específico del presente artículo científico consistente en escudriñar la normativa jurídica guatemalteca relacionada a la seguridad vial, se establece el uso de un dispositivo regulador de velocidad de transporte colectivo de pasajeros y de carga, que limita la velocidad hasta ochenta kilómetros por hora, con el objeto de fortalecer la seguridad vial, especialmente para la protección a la vida y la integridad física de los usuarios y los terceros que se conduzcan en las rutas de la red vial guatemalteca. Concluyendo que no existe un dispositivo que registre otro tipo de circunstancias pertinentes a la seguridad vial, y obtener un control y registro más completo de la actividad de los pilotos en el ejercicio de su labor y las condiciones de los vehículos que transitan por la red vial, utilizando esta información como herramienta para la investigación de hechos de tránsito y aplicación de las sanciones correspondientes, logrando fortalecer la legislación actual en la materia.

En cuanto al segundo objetivo específico planteado, consistente en identificar el uso del tacógrafo en la legislación de España, Chile y Argentina, se concluye que en estos tres países la implementación en el uso del tacógrafo en los vehículos afectos, contribuye al fortalecimiento de la seguridad vial y se ha comprobado la disminución de los hechos de tránsito en los mismos, toda vez que la normativa relativa a estos dispositivos, permite controlar y supervisar la observancia de la normativa

orgánica y reglamentaria que los pilotos deben de observar, caso contrario su comportamiento de conducción queda registrado en ese dispositivo contribuyendo ese registro a la sanción correspondiente, si fuere el caso, toda vez, que la relacionada normativa es una prevención general su para los conductores y terceros involucrados.

En ese sentido, quedó establecido el objetivo general del presente trabajo en determinar las diferencias y similitudes dentro de la legislación de España, Chile y Argentina, respecto al uso del tacógrafo para ver la posibilidad de que se incorpore en la legislación de Guatemala, concluyendo que España ha sido el país más antiguo en incorporar el tacógrafo en su legislación, registra dicho dispositivo las horas de descanso del o los pilotos; En Chile, el tacógrafo está incorporado en vehículos de transporte de servicio en aeropuertos, transportes de sustancias peligrosas, ampliando la cantidad de vehículos con tacógrafo. En Argentina incluye a los vehículos de servicio de transporte en puertos y aeropuertos que excedan el área urbana, así también interrupciones de trabajo y tiempos de reposo diario, así como otros periodos de trabajo; lo cual al incorporarse a la legislación guatemalteca obligaría a los pilotos de los transportes afectos una normativa de observancia obligatoria y un registro amplio sobre la actividad del piloto en su labor.

## Referencias

- Brunori, N. (2,022, 19 de marzo) Breve historia de la legislación nacional de tránsito y su prioridad con la derecha. BING. Nicolás Brunori, perito en accidentes de tránsito. <https://perito-brunori.webnode.page/l/historia/>
- Carrasco, A. (2,022, 2 de febrero) La primera Ley de Tráfico de España: De los carruajes a los vehículos con motor. El debate. <https://www.eldebate.com/historia/20220222/primera-ley-traffic-espana.html>.
- Dirección General de Protección y Seguridad Vial – PROVIAL- (febrero 2,010). Manual de Organización Administrativa de la Dirección General de Protección y Seguridad Vial. Dirección General de Tráfico de España, (2,021) Historia. <https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/quienes-somos/historia/>
- Melendreras Villacorta, R.A. (2,012) La educación vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial de los vecinos de la ciudad de Guatemala, [Tesis de licenciatura Universidad Rafael Landívar de Guatemala]. Biblioteca de la Universidad Rafael Landívar. <http://biblio3.url.edu.gt/Tesis/2012/07/01/Malendreras-Roberto.pdf>

Wikipedia, La Enciclopedia Libre (2023, 11 de febrero). Seguridad vial en Chile. [https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad\\_vial\\_en\\_Chile](https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial_en_Chile)

## **Legislación Nacional**

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

Congreso de la República de Guatemala. (1996). Ley de Tránsito. Decreto número 132-96.

Congreso de la República de Guatemala. (2016) Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial. Decreto número 45-2016.

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

Presidente de la República de Guatemala. (2019). Reglamento de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial. Acuerdo Gubernativo número 38-2019.

## **Legislación internacional**

Ministerio del Interior. (2015). Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Real Decreto Legislativo 6/2015. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>

Ministerio de Fomento. (2005). Orden número FOM/1190/2005, BOE-A-2005-7137. <https://www.boe.es/eli/es/o/2005/04/25/fom1190>

Junta de Gobierno de la República de Chile (2009) Ley de Tránsito, ley número 18.290. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=29708>

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la República de Chile; Subsecretaría de Transportes. (1991) Normas sobre emisiones de vehículos motorizados livianos. Decreto número 211. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=11031>

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, subsecretaria de transportes. (2004). Reglamenta el transporte privado remunerado de pasajeros. Decreto número 80. <https://vlex.cl/vid/reglamentaremunerado-pasajeros-242087310#:~:text=El%20transporte%20privado%20remunerado%20de%20pasajeros%20es%20una%20actividad%20por,origen%20hasta%20un%20destino%20preestablecidos.>

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de la República de Chile. (1994) Establece exigencia de relación potencia/peso mínimo a vehículos que indica. Resolución 303. [http://evitateunparte.gob.cl/media/adjuntos/RES\\_303.1994.pdf](http://evitateunparte.gob.cl/media/adjuntos/RES_303.1994.pdf)

Secretaría de Transporte (2009). Protocolo de Especificaciones Técnicas para el Dispositivo de Registro de Operaciones y su modelo a la Autoridad de Aplicación. Resolución número 135/94. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/29217/norma.htm>