

392



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

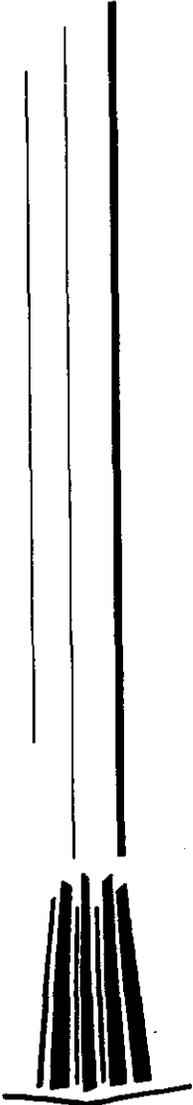
ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON

**“ ANALISIS DE NUEVO REGLAMENTO DE
TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL
DE 1999”**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JORGE ANTONIO RIVAS SILVA

ASESOR:
LIC. J. ARMANDO PEREA RIVERA

SAN JUAN DE ARAGON, ESTADO DE MEXICO 2000





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A G R A D E C I M I E N T O S.

A DIOS

A quien debo agradecer la
la fe que en mí, ha forjado
y el haberme permitido existir
en este, su mundo.

A MIS PADRES:

A MI MADRE

María Elena Silva Martínez.
Por ser la mujer más importante
en mi vida y para quien no hay
palabra con la que le pueda
expresar el sentimiento que en
mí significa.

A MI PADRE

Jose Heliodoro Rivas Sánchez
Quien ha sido siempre el
ejemplo a seguir como:
Hombre, como Padre, como
Profesionista, y sobre
todo como AMIGO.

A MI HERMANO

Jose Heliodoro Rivas Silva
Por el apoyo y comprensión
recibidos.

A MI ESPOSA

Adriana Saldaña Arciniega
En quien he encontrado el
descanso y el amor, para
continuar con todas mis
labores.

A MIS SUEGROS

Epigmenia Arciniega Ramirez.
Eladio Saldaña Lara.
Por la confianza que
me han ofrecido.

A MIS CUNADOS

Luis Manuel, Joel, Ana,
Rodolfo, Narciso y German
Saldaña Arciniega
Por darme su consideración.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO.
Por haberme permitido formarme
como Universitario y por concederme
el ser parte de esta maxima casa
de Estudios.

A LA ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON

Por haberme acogido en sus aulas
en las que se me permitio formarme
como estudiante y como hombre.

A MIS PROFESORES
A quienes agradezco sus
conocimientos brindados.

A MI ASESOR

Lic. J. Armando Perea Rivera.

Por su paciencia y consejos
durante la elaboracion de
este trabajo.

A MIS COMPANEROS

Quienes en algun momento
me dieron vigor para
continuar.

I N D I C E

INTRODUCCION.

PAG.

CAPITULO 1.

NOCIONES GENERALES DE LOS REGLAMENTOS Y REGLAMENTOS DE TRANSITO QUE HAN ESTADO VIGENTES EN EL DISTRITO FEDERAL

1.1.- NOCIONES GENERALES DE LOS REGLAMENTOS	3
1.1.1. FUNDAMENTO DE LA FACULTAD REGLAMENTARIA DEL PODER EJECUTIVO.....	3
1.1.2. ORIGEN Y LIMITES DEL PODER REGLAMENTARIO.....	6
1.1.3. CONCEPTO DE REGLAMENTO.....	10
1.1.4. CLASIFICACION DE LOS REGLAMENTOS.....	13
1.1.5. CARACTERISTICAS DE LOS REGLAMENTOS.....	18
1.1.6. NATURALEZA JURIDICA DE LOS REGLAMENTOS.....	20
1.1.7. DIFERENCIAS ENTRE EL REGLAMENTO, LA LEY, LA COSTUMBRE, LOS DECRETOS, LAS CIRCULARES Y LA JURISPRUDENCIA.....	21
1.1.8. EL REGLAMENTO COMO FUENTE DEL DERECHO ADMINISTRATIVO.....	24
1.2.- REGLAMENTOS DE TRANSITO QUE HAN ESTADO VIGENTES EN EL DISTRITO FEDERAL.	
1.2.1. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1933.....	25
1.2.2. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1943.....	30
1.2.3. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1976.....	34
1.2.4. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1989.....	40
1.2.5. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1997.....	43
1.2.6. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999.....	46

CAPITULO 2.

ANALISIS COMPARATIVO ENTRE EL REGLAMENTO DE TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL DE 1989, EL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1997 Y EL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999.

2.1.- SEMEJANZAS ENTRE LOS TRES REGLAMENTOS.....	51
2.2.- DIFERENCIAS ENTRE LOS TRES REGLAMENTOS.....	58
2.3.- INCONGRUENCIAS Y DEFICIENCIAS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999.....	67

CAPITULO 3.

ANALISIS CONSTITUCIONAL DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

3.1.- ANALISIS DEL TITULO QUINTO, CAPITULO PRIMERO (DE LAS SANCIONES) DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 21 CONSTITUCIONAL.....	75
3.2.- ANALISIS DEL TITULO QUINTO, CAPITULO SEGUNDO DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 17 CONSTITUCIONAL.....	84
3.3.- ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 89 FRACCION I, CONSTITUCIONAL.....	89
3.4.- ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 92 CONSTITUCIONAL.....	97
3.5.- ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 102, INCISO B CONSTITUCIONAL.....	99
3.6.- ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 122 INCISO C, BASE PRIMERA, FRACCION V, INCISO J, CONSTITUCIONAL.....	102

CAPITULO 4.

LA NECESIDAD DE REFORMAR EL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

4.1. NECESIDAD DE ADECUAR LAS SANCIONES QUE ESTABLECE EL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL, DE ACUERDO A LA CONSTITUCION.....	109
4.2. NECESIDAD DE ESTABLECER ARTICULOS DE SUMA IMPORTANCIA PARA UNA CORRECTA APLICACION DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO, ASI COMO ESTABLECER INSTITUCIONES DE DEFENSORIA Y REPRESENTACION SOCIAL. PARA SU EQUITATIVA Y EFICAZ APLICACION.....	114
CONCLUSIONES	122
BIBLIOGRAFIA	126

I N T R O D U C C I O N

En el presente trabajo hacemos un analisis del Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, así como los demás ordenamientos que han regulado el tránsito en esta ciudad, con la finalidad de resaltar circunstancias que por la importancia de este reglamento se deben contemplar para que sus disposiciones se cumplan o se obedezcan eficientemente; por otro lado se analizará al reglamento de acuerdo con la doctrina, en razón de establecer nociones teóricas sobre la relevancia jurídica del mismo, en la Administración Pública Federal; así, se continuará con este análisis comparando al reglamento de tránsito vigente con los dos últimos reglamentos que estuvieron vigentes en el Distrito Federal; en virtud de encuadrar la manera en que se regulaban determinadas circunstancias y que el reglamento vigente no se contemplan o no se cumplen y en algunos casos presenta incongruencias en su articulado o contenido.

Por otro lado se hablara del reglamento analizandolo conforme a artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los cuales encuentran relación con los reglamentos y otros de mayor relación con el Reglamento de Tránsito, ya que la Constitución fija la principal fundamentación de todo ordenamiento jurídico. Lo anterior para dejar claramente la base constitucional del reglamento en análisis.

Más adelante seguiremos comentando sobre disposiciones constitucionales que no se regulan en el ordenamiento en análisis y que por su importancia deberían contemplarse, para hacer del reglamento un orden normativo más eficiente, completo constitucionalmente mejor fundamentado.

Finalizaremos este trabajo refiriendo básicamente dos propuestas para que este ordenamiento contemple sanciones acordes a la Constitución y establezca disposiciones o artículos para una mejor aplicación del mismo.

C A P I T U L O 1

NOCIONES GENERALES DE LOS REGLAMENTOS Y REGLAMENTOS DE TRANSITO QUE HAN ESTADO VIGENTES EN EL DISTRITO FEDERAL.

1.1.- NOCIONES GENERALES DE LOS REGLAMENTOS.

1.1.1. FUNDAMENTO DE LA FACULTAD REGLAMENTARIA DEL PODER EJECUTIVO.

En este apartado señalaremos las bases constitucionales de la facultad reglamentaria con que cuenta el titular del Poder Ejecutivo en nuestro país, para regular las diferentes áreas de la Administración Pública Federal.

Dentro de la facultad de expedir reglamentos administrativos con que cuenta el Poder Ejecutivo, se encuentra también el medio por el cual se ejecutan las leyes que emanan del Congreso de la Unión.

Así esta facultad reglamentaria del Ejecutivo la encontramos contemplada dentro del artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que a la letra dice:

"Artículo 89.- Las facultades y obligaciones del Presidente son las siguientes:

I.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión proveiendo en la esfera administrativa a su exacta observancia."

Esta facultad se da a través de diferentes actos administrativos como lo son los acuerdos, decretos, circulares, memorandos, oficios, resoluciones, reglamentos y todos aquellos medios que llevan a la ejecución y prevención de las leyes en la Administración. Así el reglamento constituye uno de tantos medios por los que se da la exacta observancia de las leyes dentro de la Administración Pública Federal.

Como lo señala el artículo 89 fracción I, es tanto una facultad como una obligación del Poder Ejecutivo, el expedir reglamentos que deben observar la exacta aplicación de las leyes que emanan Congreso de la Unión, por lo que el Poder Ejecutivo cuenta, con un medio para prevenir a la Administración Pública Federal desajustes o necesidades que se puedan presentar.

Se ha considerado a la fracción I del artículo 89 Constitucional con el fundamento de la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo, ya que es la base jurídica por la cual se le da valor legal a los ordenamientos (acuerdos, circulares, decretos, oficios, etc.) que emite este poder y que en muchas ocasiones son reglamentos.

Se podría señalar que la facultad u obligación de expedir reglamentos compete única y exclusivamente al Poder Legislativo y no al Poder Ejecutivo, ya que es función del primero, el crear y emitir leyes y ordenamientos legales, pero

como se ha señalado, esta facultad reglamentaria es una delegación del Poder Legislativo al Poder Ejecutivo, para que este, en su función de administrador de la Nación emita disposiciones reglamentarias de las leyes expedidas por el Congreso de la Unión, como la principal finalidad de que se cumplan las leyes dentro de sus diversos ámbitos de aplicación.

El Maestro Gabino Fraga sobre esta discrepancia de ubicar legalmente a la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo, señala que: "... el régimen de separación de Poderes implica que todas las funciones de un mismo carácter material formen parte de la competencia del órgano que recibe la denominación de la función misma, y que, cuando haya una excepción a ese régimen, debe justificarse expresamente por un texto de la constitución..." (1)

(1) Fraga, Gabino. "Derecho Administrativo". 12a. Edición. Editorial Porrúa. México 1992. pág. 108.

1.1.2. ORIGEN Y LIMITES DEL PODER REGLAMETARIO.

Como ya se ha comentado la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo, tiene su base constitucional en el artículo 89 fracción I, pero es dentro de la misma Constitución en el artículo 92 en donde esta facultad encuentra una limitante de validez, ya que este artículo dispone que: "todos los reglamentos, decretos, acuerdos y ordenes del presidente deberán estar firmados por el secretario de Estado o Jefe de Departamento Administrativo a que el asunto corresponda y sin este requisito no serán obedecidos."(2)

Así encontramos que los reglamentos deberán estar firmados para su observancia por el titular de la dependencia administrativa a la que va dirigido, requisito sin el cual no será válido, siendo esto una limitante de suma importancia para el poder reglamentario, del titular del Poder Ejecutivo.

Es también dentro del mismo artículo 89 fracción I Constitucional, en donde este poder reglamentario, encuentra otra de sus limitantes ya que dentro de su contenido señala que el ejecutivo deberá promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión y de proveer en la esfera administrativa a su exacta observancia, siendo que en la primera parte de la fracción se le limita a este poder reglamentario a la promulgación y ejecución solo de las leyes

(2) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Editorial Porrúa, México 1998, pág. 77.

expedidas por el Congreso de la Unión y en segunda parte a proveerlas solo dentro de la esfera administrativa.

Por otra parte, el Poder Ejecutivo en México, siempre ha tenido a su cargo la facultad reglamentaria ya que en Constituciones anteriores se ha establecido dicha facultad. "En la Constitución Federal del 24 de octubre de 1824, en su artículo 110, fracción II, se disponía que las atribuciones del Presidente de la República eran: reglamentos, decretos y ordenes para el mejor cumplimiento de la Constitución, Acta Constitutiva y Leyes.

En la cuarta ley Constitucional del 29 de diciembre de 1936, en su artículo 17 fracción I, establecía que: son atribuciones del Presidente de la República: 1.- Dar con sujeción a las leyes generales respectivas, todos los decretos y ordenes que convengan para la mejor Administración Pública con observancia de la Constitución y leyes, y de acuerdo con el consejo, los reglamentos para el cumplimiento de estas.

La base Orgánica del 12 de junio de 1843, en su artículo 87 fracción IV señalaba: corresponde al Presidente de la República expedir ordenes y dar los reglamentos necesarios para la ejecución de las leyes sin alterarlas ni modificarlas."(3)

Así, podemos señalar que el origen de este poder

(3) Tena Ramírez, Felipe. "Leyes Fundamentales de México". 16a. Edición, Editorial Manuel Porrúa, México 1991.

reglamentario del Titular del Poder Ejecutivo se justifica como lo señala el Maestro Gabino Fraga, "en la necesidad de aligerar la carga del Poder Legislativo relevándolo en la necesidad de desarrollar y completar en detalle las leyes para facilitar su mejor ejecución, teniendo en cuenta que el Ejecutivo está en mejores condiciones de hacer ese desarrollo puesto que se encuentra en contacto más íntimo con el medio en el cual va a ser aplicable la ley."(4). Por lo que podrá encontrar su lógica el que este poder reglamentario se ha delegado del poder Legislativo al Ejecutivo ya que la función de expedir leyes contiene elementos de creación característicos y diferentes del los demás ordenamientos jurídicos existentes, por lo que al darle la facultad reglamentaria al Ejecutivo con la obligación de observar la Ley, se está dando cumplimiento a la misma ley aun más prudencia y detalle en el ámbito al que va designado.

Dentro de este tema es necesario especificar el procedimiento de creación u origen de los reglamentos, para lo cual se siguen determinados procedimientos, en primer lugar la autoridad que tiene a su cargo la ejecución de la Ley elabora un proyecto reglamentario de la misma Ley (artículo 12 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; en segundo término la autoridad superior decide su aprobación y esta lo remite al presidente de la República, así, si este último también lo aprueba debe de firmarlo junto con el Secretario

(4) Fraga, Gabino, ob. cit., pág. 104.

del Ramo al que va dirigido el reglamento, a lo que se le denomina referendo. (Artículo 92 Constitucional).

Como podemos observar este procedimiento es totalmente diferente al procedimiento de creación de una ley, ya que este procedimiento de acuerdo con el artículo 72 constitucional se compone de: la iniciativa de ley, discusión de la ley, su aprobación, sanción, promulgación y por último se publicación.

1.1.3. CONCEPTO DE REGLAMENTO.

Al establecer un concepto de reglamento, tendremos que considerar una serie de limitantes y elementos dentro del marco jurídico de los ordenamientos legales, por lo que a la vez también debemos considerar la opinión sobre el tema de diversos autores que han aportado su parecer sobre el mismo.

Es así como iremos desde un concepto general hasta establecer uno de características puramente jurídicas, como concepto general de reglamento podemos establecer que es un conjunto de reglas encaminadas a determinar situaciones, así también de manera general al reglamento se le considera como "el conjunto de reglas y conceptos que por autoridad competente, se da para la ejecución de una ley o para el régimen interno de una corporación o dependencia." (5) Como observamos en este último concepto existen dos tipos de reglamentos públicos y reglamentos privados, así que a manera de referencia señalaremos un concepto de cada uno:

Como concepto de reglamento Particular podemos señalar el que el Mastro Acosta Romero establece "es el conjunto de normas y preceptos que sirven para regular el régimen interno de determinadas corporaciones, o para regular relaciones estrictamente entre particulares, derivadas de otros aspectos de la vida social, que impone esa regulación." (6) A este

(5) Enciclopedia Universal Ilustrada Espasa Calpe. Editorial Espasa Calpe. S.A.. Bilbao-Madrid, Barcelona. Tomo I. pág 241.

(6) Acosta Romero, Miguel. "Teoría General del Derecho Administrativo", 13a. Ed. Editorial Porrúa. México 1997. pág. 921.

concepto solo podríamos hacer incapie en lo que señala sobre que regulan relaciones estrictamente entre particulares.

Por otro lado estableceremos el concepto de reglamento público o de autoridad, así para el Maestro Gabino Fraga este tipo de reglamento "es una norma o conjunto de normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que expide el Poder Ejecutivo en uso de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el Poder Legislativo."(7).

Por su parte el Maestro Roberto Báez Martínez señala que este tipo de reglamentos son "actos puramente legislativos que consistenten en una norma o conjunto de normas jurídicas con carácter abstracto e impersonal, que el Poder Ejecutivo expide en uso de su facultad propia cuyo objetivo es facilitar la exacta observancia de las leyes aprobadas por el Poder Legislativo."(8)

En estos dos últimos conceptos observamos su coincidencia en señalar que este tipo de reglamentos son un conjunto de normas jurídicas, así como también en que son expedidos por la facultad del Ejecutivo y en contemplar que son para facilitar la exacta observancia de las leyes que emanan del Poder Legislativo.

(7) Fraga, Gabino, ob. cit., pág. 104.

(8) Báez Martínez, Roberto. "Manual de Derecho Administrativo" 15a. Ed. Editorial Trillas, México 1995, pág. 927.

Por su parte el Maestro Acosta Romero señala que el reglamento público, administrativo o de autoridad "es una manifestación unilateral de voluntad discrecional, emitida por un Organó Administrativo legalmente investido de potestad o competencia para hacerlo (Presidente de la República en el ámbito federal, Gobernador del Estado en las Entidades Federativas), creadora de normas jurídicas generales que desarrollan los principios de una ley emanada del Congreso, a efecto de facilitar su ejecución y observancia en la esfera Administrativa." (9) En este concepto vemos que los señala como una manifestación unilateral de la voluntad discrecional de un Organó Administrativo investido de facultad para hacerlo y no como los dos conceptos anteriores que los señala como una facultad propia del Ejecutivo el origen de un reglamento.

Dentro de nuestro particular punto de vista y en consideración de los conceptos referidos, podremos señalar que el reglamento público, administrativo o de autoridad es el conjunto de normas jurídicas emitidas por un órgano administrativo el cual cuenta con la competencia, facultad, potestad u obligación, de preveer la exacta aplicación de una ley (emanada del Congreso de la Unión) dentro de la esfera de la Administración Pública Federal.

(9) Acosta Romero, Miguel, ob. cit., pág., 927.

1.1.4. CLASIFICACION DE LOS REGLAMENTOS.

Como hemos señalado los reglamentos se clasifican o se dividen en reglamentos de particulares y reglamentos de autoridad o publicos, ahora bien estos a su vez encuentran diversas subdivisiones, así por el Maestro Acosta Romero esto se puede observar fácilmente de la siguiente manera:

	/	
		/ a) De sociedades o corporaciones
		y asociaciones nacionales e
" R	De particulares	internacionales
E		b) De trabajo interno
S		\
L		
A		
M	(/
E		a) Internos para regular el trabajo
N		en las unidades administrativas.
T		b) Estructurales y de funcionamiento
D	De autoridad	interno nacionales e internacionales.
S		c) Administrativos.
		d) De policía y buen gobierno o
		municipales." (10)
		\

Respecto de los reglamentos de particulares cabría hacer una observación ya que dentro de estos no se está contemplando otros tipos de reglamentos particulares tales como lo reglamentos deportivos y los escolares, etc. Así mismo dentro de los reglamentos de Autoridad a nuestro particular punto de vista podemos decir que no se podría subdividir a estos ya que como se observa todas sus subdivisiones encuentran íntima relación con la Administración Pública Federal, por lo que a

(10) Ibidem, pág. 920.

los reglamentos se les podria dividir directamente en reglamentos particulares y reglamentos de autoridad administrativa para que a su vez estos últimos se subdividan en todas las ramas o necesidades de la Administración, ya que la Autoridad que lo emita debe de ser la competente para tal fin.

Así podemos hacer una clasificación de los reglamentos, considerando que existen reglamentos entre particulares y reglamentos que emite la Autoridad Administrativa.

Posteriormente se pueden subdividir a los reglamentos de particulares en reglamentos de sociedades o asociaciones, en reglamentos de Instituciones o Escolares, reglamentos Orgánicos de empresas o Corporaciones y Reglamentos internos de trabajo.

Por su parte los reglamentos de Autoridad, a los que denominaremos como reglamentos de Autoridad Administrativa los subdividiremos en :

- 1.- Reglamentos Internos de trabajo de las dependencias Administrativas.
- 2.- Reglamentos Orgánicos de Dependencias Administrativas.
- 3.- Reglamentos de Policía y buen Gobierno.
- 4.- Reglamentos que son necesarios en las Dependencias Administrativas para su mejor funcionamiento.

Así, dentro de esta subdivisión podemos definir a todos estos como el conjunto de normas jurídicas emitidas por un Organó Administrativo el cual tiene la facultad para emitirlo

para dar cumplimiento a una ley dentro de su esfera administrativa, para así poder señalar el ámbito de competencia de cada una de sus subdivisiones, siendo los reglamentos internos de las dependencias administrativas los medios por los que se regule la actividad que se desarrolle dentro de ella, en este pueden quedar integrados los reglamentos de trabajo de los servidores públicos adscritos a la misma. Los reglamentos orgánicos de dependencias Administrativas, son los que regulan la organización y función interna de sus oficinas. Los reglamentos de policía y buen gobierno son los encargados de regular u observar en su ámbito de aplicación de mantener el orden dentro de la sociedad o ciudadanía y la relación de esta con la autoridad. Los reglamentos que son necesarios en las dependencias Administrativas para su mejor funcionamiento son los que regulan las funciones de la misma al relacionarse con otras dependencias o con particulares, por lo que dentro de estos encontramos tantos reglamentos como actividades realice la dependencia.

Por otra parte también encontramos la existencia de los denominados reglamentos Autónomos que son los emitidos por el Poder Ejecutivo, en uso de su facultad reglamentaria, pero no derivan de una ley expedida por el Congreso de la Unión; o sea son los reglamentos que no dependen o derivan de ninguna ley.

Este tipo de reglamentos encuentran su base Constitucional en el artículo 21, el cual establece que compete a la Autoridad Administrativa el castigo de las infracciones de los reglamentos Gubernativos y de Policía, de tal manera para que existan estos tipos de reglamentos, como ya lo hemos señalado es necesaria la existencia previa de una ley emanada del Poder Legislativo, por lo cual nos hace pensar que al momento de la legislación del parrafo mencionado del artículo 21 constitucional, existian tanto leyes, como reglamentos gubernativos y de policia, ya que de lo contrario la existencia de reglamentos sin las leyes respectivas, se contrapondría a lo que establece el artículo 89 fracción I de la misma Constitución.

En este sentido los reglamentos autonomos, en nuestro particular punto de vista , tomando como base que son emitidos por el Poder Ejecutivo sin la existencia de una ley que emane del Poder Legislativo, son legislativamente anticonstitucionales, ya que no estan encuadrados dentro de la fracción I del artículo 89, ni tampoco cumplen los requisitos necesarios para la creacion de una ley u ordenamiento juridico que la misma ley suprema contempla, y aunque contenga el requisito que establece el artículo 92 de la misma carta Magna; que es el que deben de estar firmados por el titular de la Dependencia o Departamento Administrativo al que van dirigidos y que sin el cual no serán obedecidos, para nuestro punto de vista estos reglamentos carecen aún mas de validez y

obediencia para los particulares, en virtud de que no han sido legislados por el procedimiento de creación que constitucionalmente se establece.

1.1.5. CARACTERISTICAS DE LOS REGLAMENTOS.

Los reglamentos y en especial los de caracter administrativo, presentan determinadas características que los distinguen de los demás actos jurídicos que emite la autoridad Administrativa, así encontramos que fundamentalmente deben de contar con las siguientes cualidades:

1.- Debe ser una manifestación unilateral de voluntad del Órgano Público Competente, en virtud del poder y autoridad que le confiere la Constitución o Ley.

2.- Debe constar de normas jurídicas generales lo que los diferencia de los actos de la Administración que producen efectos concretos e individuales.

3.- Desde el punto de vista material de la Administración son la expresión de una actividad legislativa por los efectos que produce, pues crea normas jurídicas generales impersonales y abstractas.

4.- Se emite mediante un procedimiento distinto que el de la ley que emana del Congreso de la Unión.

Así encontramos que dentro de estas características y considerando los puntos que hemos venido estableciendo; podemos desglosar otras más características del reglamento administrativos como son:

a) Es un conjunto de normatividades jurídicas.

- b) Emanan de la Autoridad competente para emitirlos.
- c) Debe de preveer la exacta aplicacion de una ley.
- d) La ley debe de emanar del Congreso de la Unión.
- e) Debe de ser aplicable dentro de la competencia de la Autoridad que la emite.
- f) Debe de contener la firma del Secretario o Jefe del Departamentos Administrativo al que corresponda.
- g) Sin la firma de estos carecera de válidez.

Podemos señalar como características de válidez de los reglamentos administrativos los siguientes:

1.- Como ya lo hemos mencionado es requisito esencial que el reglamento cumpla con lo dispuesto por el artículo 92 Constitucional (firmas correspondientes), sin la cual no sera obedecido.

2.- Otro requisito esencial de válidez es la publicación del mismo requisito que se cumple con la publicación del reglamento en el Diario Oficial de la federación (esto de acuerdo con la ley del Diario Oficial de la Federación).

Por su parte los reglamentos de los particulares para su válidez, cumplimiento y obligatoriedad pueden contener tantos requisitos como los mismos particulares establezcan para tales fines, así estos reglamentos contienen todas las características especiales que pueden establecer los individuos que lo realizan y aplicarán en determinada área con cierta finalidad.

1.1.6. NATURALEZA JURIDICA DE LOS REGLAMENTOS.

En este apartado señalaremos la esencia legislativa de los reglamentos. Así tenemos que para muchos autores la naturaleza jurídica de los reglamentos se encuentra ubicada desde el punto de vista material como un acto administrativo, y así otros autores la encuentran en un acto legislativo; acertando ambos en que los reglamentos crean, modifican o extinguen situaciones jurídicas generales.

También se encuadra su naturaleza jurídica en la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo, ya que es en la fracción I del artículo 89 Constitucional donde se encuentra determinada y como se desprende de esta fracción el reglamento. Viene a preveer la exacta obediencia de la ley emitida por el Congreso de la Unión, en la esfera Administrativa, en consecuencia su Naturaleza jurídica encuentra su base constitucional en esta fracción del citado artículo de nuestra ley suprema, siendo un acto formalmente administrativo y materialmente legislativo.

1.1.7. DIFERENCIAS ENTRE EL REGLAMENTO CON LA LEY, LA COSTUMBRE, LOS DECRETOS, LAS CIRCULARES Y LA JURISPRUDENCIA.

Dentro de este tema pretendemos dejar claramente especificadas las diferencias entre estos medios con lo que cuenta la Autoridad Administrativa para ejecutar un precepto legal que emane del Congreso de la Unión, con la finalidad de distinguir la posición jurídica de los reglamentos dentro de la Administración Pública Federal.

La mayoría de los tratadistas que han escrito sobre el tema han establecido, diversa diferencias entre estos preceptos, pero la mayoría concuerdan en hacer incapie en las diferencias entre la ley y el reglamento, ya que el reglamento en la materia administrativa viene a ejecutar a la ley.

Podemos señalar como concordancia entre estos dos preceptos el que son eminentes fuentes del derecho administrativo, ya que es de estos de donde nace la normatividad del mismo.

Ahora mencionaremos en primer lugar las diferencias básicas que existen entre el reglamento y la ley, así encontramos como principal diferencia el procedimiento de creación de ambos, el de la ley es fundamentalmente legislativo y el del reglamento es un acto administrativo con finalidades legislativas. También tenemos que estos procedimientos de creación el del reglamento es mucho más sencillo que el de la ley.

Otra diferencia entre estos dos preceptos es el principio de primacía ya que no debe existir reglamento sin ley.

pero esta si puede existir sin reglamento, por lo cual la abrogación, derogación o reforma de la ley, significa la misma situación del reglamento, teniendo entonces que la Constitución es limitante de la ley y ésta es lo es del reglamento.

La principal diferencia que existe entre la costumbre y el reglamento es que por lo general la costumbre no es escrita, en cambio el reglamento es necesariamente que sea escrito, también es evidente que el reglamento emana de la ley la costumbre puede ser valorada para la creación de una ley.

Las diferencias que podemos establecer entre el reglamento y los decretos son: que el decreto puede emanar de los distintos poderes de la Nación (Ejecutivo, Legislativo y Judicial), en cambio el reglamento surge como facultad únicamente del Poder Ejecutivo. También tenemos que como característica de los decretos es el que crean situaciones jurídicas concretas e individuales, por lo contrario el reglamento es una norma jurídica de carácter abstracto e impersonal, siendo esta diferencia la que realmente distingue a estos dos preceptos ya que en caso de tratarse de decretos del Poder Ejecutivo, es la que puede distinguir el tipo de acto administrativo que se está emitiendo.

Por su parte el reglamento y las circulares encuentra sus diferencias en que la circular es el medio por el cual el Organismo Administrativo realiza el procedimiento de acatar una

decisión dentro de su propia organización, ya sea que vaya dirigida a sus funciones administrativas, a su personal o a los particulares: en cambio el reglamento en el medio de funcionamiento interno o externo de esa Organización Administrativa, ya sea con su personal o con los particulares.

La diferencia básica que podemos señalar entre el reglamento y la jurisprudencia, es que el reglamento emana de la ley y tiene como finalidad el facilitar la aplicación de la misma, en cambio la jurisprudencia es la aclaración de las lagunas de la ley para la mejor aplicación de la misma en un caso concreto, aunque la jurisprudencia para muchos Doctrinarios no debe tomarse como fuente directa sino indirecta del Derecho Administrativo, en nuestra particular opinión, si se debe considerar a ésta como fuente directa, ya que es evidente que de ella nacen las normas administrativas por las cuales se regiran los conflictos administrativos en concreto que la ley no contempla y aunque no nacen de la misma forma que la ley, ésta ayuda a una mejor observancia de la misma, solo que, en un caso en particular.

1.1.8. EL REGLAMENTO COMO FUENTE DEL DERECHO ADMINISTRATIVO.

Como ya lo hemos mencionado el reglamento es una fuente directa del derecho administrativo por ser uno de los medios, por el cual nacen, se crean o producen, normas de esta rama del derecho, con la finalidad básica de estar en facilidad de observar el exacto cumplimiento de las leyes que emita el Congreso de la Unión.

Por lo anterior, podemos decir que la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo (artículo 89 fracción I Constitucional), es componente principal, de esta fuente del Derecho Administrativo.

1.2.- REGLAMENTOS DE TRANSITO QUE HAN ESTADO VIGENTES EN EL DISTRITO FEDERAL.

1.2.1. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1933.

Este reglamento se publico en el Diario Oficial de la Federacion el 30 de junio de 1933, fue el primer reglamento de transito que existió en el Distrito Federal, contaba con 258 articulos, en los cuales se integraba una tarifa de sanciones y de 4 articulos transitorios: se dividió en siete titulos y a su vez cada titulo se subdividió en capitulos de la siguiente manera:

- Disposiciones preliminares del artículo 1 al 13.

- Titulo I. De los Vehiculos y de los semovientes.

Capitulo I. De la clasificación de los vehiculos.

Capitulo II. De la inscripción de los vehiculos en el Registro de la Oficina de Transito.

Capitulo III. De las placas de vehiculos.

Capitulo IV. De las condiciones que deben llenar los vehiculos y semovientes para que sea permitida su circulación

- Titulo II. De los conductores de vehiculos y semovientes.
(integrado por un Capitulo Unico)

- Titulo III. De los peatones y pasajeros de vehiculos.

Capitulo I. Reglas que deben observar los peatones y pasajeros de vehiculos.

Capitulo II. De las obligaciones de la Oficina de Transito para con los peatones y pasajeros de los vehiculos.

- Titulo IV. De las Señales.

Capitulo I. De las que deben hacer los conductores de vehiculos.

Capítulo II. De las que deben hacer los Policías de Tránsito.

Capítulo III. De las luces y colores.

Capítulo IV. De las demás señales.

- Título V. De la circulación.

Capítulo I. Disposiciones generales.

Capítulo II. De los tranvías.

Capítulo III. De los autobuses.

Capítulo IV. De las bicicletas y motocicletas.

Capítulo V. De las carretillas y carros de mano.

Capítulo VI. De la velocidad.

- Título VI. De los sectores de intenso tránsito, estacionamientos, carga y descarga, circulación restringida, sitios y terminales.

Capítulo I. De los sectores de intenso tránsito.

Capítulo II. Del estacionamiento.

Capítulo III. De los sitios.

Capítulo IV. De la carga, descarga y transporte de bulto y materiales.

Capítulo V. De la circulación restringida.

Capítulo VI. De las terminales.

- Título VII. De las infracciones y sanciones a las mismas.

Capítulo I. De las infracciones.

Capítulo II. De las sanciones.

Del contenido de este Reglamento, destaca que dentro de sus disposiciones preliminares se estableció (dentro de los primeros 13 artículos) el objetivo del reglamento, a lo que se le consideraba vía pública, a quien le competía la aplicación

del reglamento, siendo a la Oficina de Tránsito del Distrito Federal, se establecía como estaba integrada la misma, su principal atribución y se le señalaba el cargo de vigilar el cumplimiento del reglamento al cuerpo de policía de tránsito.

Otro punto que destaca, es el que en su Título Cuarto, Capítulo Tercero se establecieron los colores rojo como anuncio de la existencia de peligro, el verde de paso libre y el ambar de precaución (artículo 118) y también se establecieron los semáforos luminosos como el señalamiento de estos colores a los conductores.

Dentro del artículo 222 del Título Cuarto, Capítulo Quinto de la circulación restringida, se establecía de acuerdo con una lista (integrada al mismo artículo) de las avenidas y calles en las que la circulación debería hacerse en la dirección que para cada una se determinaba, así, se fijaron las principales calles de la ciudad en orden alfabético.

Otro punto de los que destacan de este reglamento es el que en su Título Séptimo de las Infracciones y Sanciones a las mismas (artículos 238 al 258), en su capítulo primero de las infracciones, se fijó competencia de la Oficina de Tránsito, la Oficina Calificadora de Infracciones, al Cuerpo de Agentes de Tránsito, a la Policía y a los Inspectores de Servicios Especiales; de vigilar el cumplimiento del reglamento y levantar en forma especial y por cuadruplicado las actas de infracción; también se establecía que para garantizar la

efectividad de las sanciones quien levantará el acta recogerá los documentos, placas o vehículos o en su caso harían la consignación del infractor con el Juez Calificador, todo esto solo en los casos que específicamente se fijaban; también se señalaron los casos en que la sanción podía aumentar de 50% a un 100% siempre que no excediera de 100 pesos (artículo 252); se estableció en que casos se cancelarían las licencias para manejar como por ejemplo: un conductor que tuviera anotados tres excesos de velocidad en un periodo de seis meses o cuando cometiera delito grave, etc..

En el Capítulo II de las sanciones, de este título Séptimo, se hizo referencia que era competencia de la Oficina Calificadora de Infracciones la aplicación de las penas (artículo 256); en el artículo 257 se ordenó que las infracciones serían castigadas con multa de uno a cien pesos con el arresto correspondiente, que no excedería de 15 días esto de acuerdo con el artículo 21 Constitucional, así, se calificaba a las infracciones conforme a una tarifa integrante del artículo 258, en esta se ordenaron alfabéticamente las infracciones, entre paréntesis el artículo correspondiente y en seguida el monto mínimo y máximo respectivo para cada infracción por ejemplo:

"EMBRIAGEZ

Manejar un vehículo en estado
(art. 131) al conductorde \$ 50 a 100

LATIGO

Usarlo con partes metálicas los

efectividad de las sanciones quien levantará el acta recogerá los documentos, placas o vehículos o en su caso harían la consignación del infractor con el Juez Calificador, todo esto solo en los casos que específicamente se fijaban: también se señalaron los casos en que la sanción podía aumentar de 50% a un 100% siempre que no excediera de 100 pesos (artículo 252); se estableció en que casos se cancelarían las licencias para manejar como por ejemplo: un conductor que tuviera anotados tres excesos de velocidad en un periodo de seis meses o cuando cometiera delito grave, etc..

En el Capítulo II de las sanciones, de este título Séptimo, se hizo referencia que era competencia de la Oficina Calificadora de Infracciones la aplicación de las penas (artículo 256); en el artículo 257 se ordenó que las infracciones serían castigadas con multa de uno a cien pesos con el arresto correspondiente, que no excedería de 15 días esto de acuerdo con el artículo 21 Constitucional, así, se calificaba a las infracciones conforme a una tarifa integrante del artículo 258, en esta se ordenaron alfabéticamente las infracciones, entre paréntesis el artículo correspondiente y enseguida el monto mínimo y máximo respectivo para cada infracción por ejemplo:

"EMBRIAGEZ

Manejar un vehículo en estado
(art. 131) al conductorde \$ 50 a 100

LATIGO

Usarlo con partes metálicas los

conductores de vehículos de tracción animal (art. 51 fracción III) al conductor.....de \$ 1 a 3

LICENCIAS PARA MANEJAR VEHICULOS

Manejar vehículos sin tener expedidas las reglamentarias o alterar estas (arts. 60 62, 65, 67 y 69) a los conductores de vehículos de motorde 25 a 50

A los de tracción animal.....de 5 a 10"(11)

Al principio de este tema se dijo que este reglamento fue el primero que existió en el Distrito Federal y lo consideramos así, ya que en su artículo tercero transitorio se señalaba que quedaban abrogados todos los reglamentos ordenanzas, circulares, acuerdos y demás disposiciones sobre materia de tránsito dictadas con anterioridad a éste reglamento; razón por la que encontramos que en forma concreta no existía un reglamento de tránsito, pero sí existían diversas normatividades que regían al tránsito en el Distrito Federal, pero no se comprendían en un solo ordenamiento y que para la creación de este último todas esas disposiciones se tuvieron que tomar en consideración.

(11) Diario Oficial de la Federación. Viernes 30 de junio de 1933. págs. 558 y 561.

1.2.2. REGLAMENTO DE TRANSITO EN EL DISTRITO FEDERAL DE 1943.

Este Reglamento se publicó el 26 de octubre de 1943 en el Diario Oficial de la Federación, derogó al Reglamento de Transito del 30 de junio de 1933, así, como a las demás disposiciones dictadas sobre la materia.

Contaba con 223 artículos y dos transitorios, se dividió en Siete Títulos, con las siguientes temáticas:

Título	Temática
I.	De los vehículos y de los semovientes.
II.	De los conductores de vehículos.
III.	De los peatones y de los pasajeros de vehículos.
IV.	De las señales.
V.	De la circulación de vehículos.
VI.	De las zonas de intenso tránsito, estacionamientos, sitios, carga y descarga, circulación restringida y terminales.
VII.	Sanciones, cancelaciones y arresto.

Los tres primeros artículos destinados a disposiciones preliminares, en el primero se señalaba el fundamento del reglamento, siendo la fracción III inciso 8o. del artículo 23 de la Ley Orgánica del Distrito y de los Territorios Federales, así también establecía el objetivo del mismo, el cual era el establecer las bases y requisitos a las que se sujetará el tránsito en las vías públicas del Distrito Federal. En su segundo artículo establece lo que se debe

entender por vía pública y en el tercero establece la prohibición del tránsito en la vía pública de vehículos, aparatos y objetos arrastrados que dañen los pavimentos.

Es de destacar el Título IV. de las Señales, ya que éste reglamento destina el título para determinar las señales a las que deberán atender tanto los conductores, peatones y agentes de tránsito estos últimos en su caso de regular el tránsito. Así, se destinan dentro de este Título dos Capítulos, el Primero de las señales que deben hacer los conductores (estas en determinadas maniobras); Segundo de las señales para regular el tránsito (en determinados medios como por ejemplo por semáforos, por policías o por el pavimento). en este último capítulo y específicamente dentro del artículo 79, se determinan los colores rojo, verde y ambar como señales de control de tránsito.

También, es de importancia señalar que dentro del Título VII. Sanciones Cancelaciones y Arresto, en el artículo 212 se establecía como Órgano competente para vigilar el cumplimiento del Reglamento a la Dirección de Tránsito del Departamento del Distrito Federal. Así, este título se divide en tres capítulos Capítulo Primero de las Sanciones (del artículo 212 al 221) dentro del cual se establecían como tales (artículo 213) a las siguientes:

- 1.- Multa de \$1.00 (un peso) a \$200.00 (doscientos pesos),
- 2.- Retiro temporal de la licencia de manejar con suspensión de los derechos derivados de ella.

3.- Cancelación de la licencia, y

4.- Arresto que en ningún caso podría exceder de 15 días.

Posteriormente se establece (artículo 214) que respecto al cobro y aplicación de las multas se observaría lo dispuesto por el Reglamento para el cobro de multas por infracciones a los Reglamentos Gubernativos publicado en Diario Oficial el 26 de julio de 1938 y que de acuerdo con el cual, el cobro de las multas correspondería a la Oficina Central Calificadora de Infracciones dependiente de la Dirección de Gobernación del Departamento del Distrito Federal y la cual se sujetaba a la tarifa que expidiese el Jefe del Departamento del Distrito Federal, por Conducto de la Oficina respectiva, así también, se establecía competencia a la Tesorería del Departamento del Distrito Federal y mediante ejercicio de la facultad económica coactiva, el cobro de las sanciones pecuniarias impuestas por la primera de las citadas dependencias.

Dentro de este Capítulo primero se señalaban los casos en que se sancionaría con el retiro temporal de la licencia para manejar (artículo 221), hasta por seis meses a los que incurran por tres veces consecutivas en un lapso de 8 días en exceso de velocidad o falta de precaución para manejar y a los que habiendo cometido una infracción acudieran a la fuga y no obedeciesen las ordenes de los agentes de tránsito.

En el segundo Capítulo de la Cancelación se establecía a la Dirección de Tránsito la facultad de la cancelación definitiva

de la licencia para manejar en determinados casos dentro de los cuales destacan los siguientes: cuando en un mismo año hubiere sido sancionado un manejador por más de dos veces con el retiro temporal de la licencia, cuando el manejador deje de satisfacer los requisitos que establece el reglamento para el otorgamiento de la licencia, por resolución judicial en tal sentido, etc. En el Capítulo tercero, del Arresto (artículo 223) se establecía que cuando el infractor no garantizara el pago de la multa que le correspondiese, sería sancionado correccionalmente con la multa que señalaba la tarifa y en su defecto sería conjuntada con el arresto cuya duración sería proporcional a la gravedad de la infracción sin que en ningún caso se excediera de 15 días.

Este Reglamento se reformó por decreto del 3 de enero de 1949, Diario Oficial del 21 de marzo del mismo y decreto del 11 de julio de 1951, Diario Oficial del 28 de diciembre del mismo. También cabe señalar que este Reglamento, no establece autoridad competente para conocer de actos de Autoridad que violen las disposiciones del mismo: así como tampoco señalaba el que se deba difundir entre la población este Reglamento.

1.2.3. REGLAMENTO DE TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL DE 1976

Este Reglamento se publico el 28 de julio de 1976 en el Diario Oficial de la Federación, derogó al Reglamento de Tránsito de 1943 y demás disposiciones sobre la materia, estaba integrado de 12 Capítulos los cuales se titulaban:

Capitulo	Titulación
I.	Generalidades.
II.	De la clasificación de los vehículos.
III.	Del registro de vehículos.
IV.	Del equipo de los vehículos. Luces. Frenos. Otros Dispositivos.
V.	De las licencias y permisos.
VI.	De la circulación de vehículos. Peatones. Vehículos de carga.
VII.	De las señales y dispositivos para el control del tránsito.
VIII.	De los sitios de vehículos de servicio público.
IX.	De las estaciones terminales de autobuses urbanos.
X.	De los accidentes de tránsito.
XI.	De los controles y procedimientos.
XII.	De las sanciones.

Es de señalar que dentro de los Considerandos del presente Reglamento se hace referencia a la importante existencia de la

necesidad de actualizar las normas de tránsito y adecuarlas a las exigencias derivadas del desarrollo de la circulación de peatones y vehículos, a los cambios en la red urbana y a las modificaciones en las características de los vehículos, a los cambios por el avance en la técnica de su fabricación, así también, considerando importante precisar y adoptar, para su aplicación en el Distrito Federal las normas uniformes sobre conducción y señalamiento vial que han sido aceptadas en diversas Convenciones y Congresos Internacionales, y en el tercer y último punto se considerará igualmente importante el adecuar las disposiciones de tránsito a las condiciones imperantes, a fin de aumentar la seguridad física y patrimonial de los usuarios de las vías públicas, así como la fluidez de la circulación en el Distrito Federal: se tuvo a bien expedir este Reglamento.

Este reglamento dentro de su Capítulo I, titulado Generalidades en el artículo 3 se establecía que "Por ser interés público y constituir un imperativo para la comunidad, la ordenada circulación de peatones y de vehículos, la Dirección General Ingeniería de Tránsito y Transportes:

I.- Establecerán en cada una de las Delegaciones del Departamento del Distrito Federal, Oficinas destinadas a impartir educación vial a peatones y conductores de vehículos, colaborarán con la Secretaría de Educación Pública en la impartición de esa enseñanza y utilizarán para el mismo fin los medios de comunicación masiva.

II.- Mantendrán constante y permanente contacto con los Delegados del Departamento del Distrito Federal y con las respectivas juntas de vecinos a fin de aprovechar las experiencias y proposiciones de estos para resolver los problemas del tránsito.

III.- Establecerán, con la participación de los Delegados del Departamento del Distrito Federal y de las Juntas de Vecinos, grupos promotores voluntarios de protección escolar, que colaboren en toda actividad de educación vial."(12)

Encontramos en este artículo la obligación de la Autoridad (Dirección General) de Ingeniería de Tránsito y Transporte) de dar educación vial a la población, lo cual no se había contemplado en los anteriores reglamentos, así, por medio de ésta se pretendía dar mayor difusión al reglamento, a los derechos y obligaciones de peatones y conductores y agentes de tránsito para lograr más efectividad en su observancia. Asimismo, en el artículo cuarto transitorio se fijó la obligación a la Comisión Consultiva de Tránsito y Transporte de proponer al Jefe del Departamento del Distrito Federal, programas complementarios para la extensión de la educación vial, para el fomento de la solidaridad de los habitantes de la ciudad en la observancia de las disposiciones de tránsito, de las medidas de seguridad para peatones.

A nuestra consideración los artículos en referencia,

(12). Ibidem, pág. 12.

debieron de haber representado una obligacion importante para la autoridad ya que de no cumplirla la poblacion no conoceria las disposiciones de vialidad que contenia el reglamento como por ejemplo el Capitulo VII, De las señales y disposiciones para el Control del Tránsito se referia a todas las señales tanto: a las que podian hacer los agentes de tránsito al dirigirlo (artículo 174), señales de semáforos que debian obedecer los peatones y los conductores (artículo 175), así como las señales divididas en: Preventivas, Restrictivas e Informativas, y cada una especificamente establecidas.

En el Capitulo XII, De las Sanciones, se les clasificaba como: 1.- Sancion Especial, al arresto hasta por 36 horas, a la persona que condujera en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes. 2.- Grupo I, multa de \$500.00. 3.-Grupo II, multa de \$300.00. 4.-Grupo III, multa de \$100.00. 5.-Grupo IV, multa de \$50.00. En el Artículo 221 se fijó un descuento al monto de la multa del 50%, si el infractor pagare dentro de los 5 dias siguientes al de la fecha de la infracción y si pagare después de los 5 dias sin exceder de 10 se aplicaria un descuento del 25 % y después de los 10 dias no se le consideraria ningun descuento.

El artículo 230 fijaba un término de 6 meses de suspensión de licencia cuando al titular se le sancionara por segunda vez dentro de un año, por conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes. El artículo 232 señalaba los casos de cancelación de licencias y el artículo 233 establecía

que para resolver la suspensión o cancelación de una licencia la Dirección General de Policía y Tránsito debería oír en defensa preventiva al titular de la misma; para tal efecto se le señalaría en forma fehaciente, la fecha y hora para la audiencia en la que se le recibirían las pruebas que estimare convenientes rendir. Así también señalaba que la cedula de notificación de la audiencia debería contener los motivos y fundamentos de que se tratarán y la cual se debía entregar en la última dirección del infractor que se tenga registrada y en caso de que ya no viviera allí se le daría a conocer por órganos de publicación oficial. Dentro de este artículo se denota la presencia del respeto a la garantía de audiencia que consagra el artículo 14 Constitucional ya que a un titular de una licencia para manejar no se le podía suspender o cancelar sin el respectivo procedimiento que este artículo refería.

El artículo 223 señaló que cuando la persona a quien se le imputara una falta considerará que no ha incurrido en ella o por cualquier otra razón deseara inconformarse debería acudir ante el Juez Calificador de la Jurisdicción dentro de la que hubiere tenido lugar la infracción, en un plazo de 15 días naturales contados desde el día siguiente a la fecha del acta respectiva y una vez que el Juez apagara el procedimiento que establecía el Reglamento de los Tribunales Calificadores, dictaría la resolución que procediera en la cual se absolvería, confirmaría o recalificaría la multa señalada en el acta de infracción tomando en consideración las

circunstancias del caso. Así, nos encontramos en presencia de lo que sería en este reglamento, el recurso de inconformidad, con el que contaban los infractores en contra de las multas impuestas por los agentes de tránsito, y en las que consideraban que no incurrieron o por cualquier otra razón quisieran inconformarse.

1.2.4. REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL DE 1989.

Se publico en el Diario Oficial de la Federacion el 9 de Agosto de 1989 derogó al reglamento de 1976 y demas disposiciones sobre la materia, se componia de la siguiente manera:

Capitulo I. Disposiciones Generales.

Capitulo II. De los peatones, escolares y ciclistas.

Sección primera. De los peatones.

Sección segunda. De los escolares.

Sección tercera. De los ciclistas.

Capitulo III. De los vehiculos.

Sección primera. Clasificación de los vehiculos.

Sección segunda. Registro.

Sección tercera. Equipo.

Capitulo IV. De las medidas para la preservación del medio ambiente y protección ecológica.

Capitulo V. De las licencias y permisos para conducir.

Capitulo VI. De las señales para el control del tránsito.

Capitulo VII. Del tránsito en la vía pública.

Sección primera. De la clasificación de las vías publicas.

Sección segunda. De las normas de circulación en la vía pública.

Sección tercera. De el estacionamiento en la vía publicas.

Capitulo VIII. De la prestación del servicio público de transporte.

Sección primera. Del transporte público de pasajeros.

Sección segunda. Del transporte de carga.

Capitulo IX. De la educación e información vial.

Capitulo X. De los accidentes de tránsito.

Capitulo XI. De los controles administrativos y obligaciones de los agentes de policia.

Sección primera. De los controles administrativos.

Sección segunda. De las obligaciones de los agentes de policía.

Capítulo XII. De las sanciones.

Capítulo XIII. De los medios de impugnación y defensa de los particulares frente a los actos de autoridad.

En este reglamento se destinaron los tres primeros artículos para disposiciones preliminares, dentro de las cuales se establecieron: el objeto del reglamento, definiciones de vocablos que se utilizaban en el texto del mismo reglamento y se hacía mención a las normantividades y medidas a las que se sujetaría el Departamento del Distrito Federal en la aplicación del mismo.

Este reglamento en su apartado dedicado a las señales de tránsito, adopta el mismo estilo que el reglamento anterior, solo que no contiene la ejemplificación de cada señal pero sí se contemplaban por primera vez semáforos especiales para peatones.

Dentro de su Capítulo XII, De las sanciones (artículo 148 al 154) se fijaron multas equivalentes a tres, cinco, diez y treinta días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, esto por contravenir determinada disposición del reglamento, lo cual se establecía en una tabla de sanciones integrante del contenido del artículo 148, dentro de este mismo artículo se contemplaba la situación de que si el infractor fuese obrero, jornalero o trabajador no asalariado las multas para estos no podrían ser mayores al importe de su

jornal o salario de un día y si se tratase de trabajadores no asalariados esta no excedería del equivalente a un día de su ingreso; tal calidad se debía de demostrar con documentos fehacientes dentro de un periodo de 10 días, ante el Juez Calificador, transcurrido este periodo la multa sería la que se establecía en la tabla del reglamento, en este sentido también se establecía dentro del artículo 149 un descuento del 50% a la multa que fuese pagada dentro de los cinco días siguientes a la fecha de la infracción.

Por otra parte este reglamento en su Capítulo XIII, De los Medios de Impugnación y Defensa de los Particulares frente a los Actos de Autoridad; se contemplaban básicamente los recursos y la competencia de autoridades para conocer de ellos, para que el particular afectado en sus derechos, pudiera acudir ante estos a reclamar los agravios provocados por actos de autoridades de tránsito o vialidad.

Otro punto de importancia del contenido del reglamento en comento es su Capítulo IX, De la educación e información vial, (artículo 127 al 130) dentro del cual se menciona la obligación que tenía la autoridad de cumplir con tal fin, por medio de programas de seguridad y educación vial para lo que se establecían los principales temas que se debían tratar en estos programas de educación.

1.2.5. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1997.

Este reglamento se publico en el Diario Oficial de la Federacion el martes 2 de diciembre de 1997, entro en vigor al dia siguiente de su publicacion en la ia Gaceta Oficial del Departamento del Distrito Federal, en la que se Público el 24 de los mismos. Este reglamento se encuentra integrado de la siguiente manera:

- Titulo Primero. Disposiciones Generales.
(un solo Capitulo)
- Titulo Segundo. De la Circulacion peatonal.
 - Capitulo I. De los peatones
 - Capitulo II. De la proteccion de los escolares.
 - Capitulo III. De las personas con discapacidad.
- Titulo Tercero. De la regulacion, inspeccion y vigilancia.
 - Capitulo I. De las licencias y permisos de conducir.
 - Capitulo II. Del control vehicular.
 - Capitulo III. De las disposiciones ambientales para fuentes móviles.
 - Capitulo IV. De los accidentes de transito y de la responsabilidad civil resultante.
 - Capitulo V. De las obligaciones de los agentes de tránsito.
- Titulo Cuarto. De la vialidad y del tránsito.
 - Capitulo I. De las normas generales de circulacion.

Capítulo II. De la Normatividad complementaria de la circulación.

Capítulo III. De la circulación de bicicletas, triciclos automotores, tetramotos, motonetas y motocicletas.

Capítulo IV. Del transporte de sustancias peligrosas.

Capítulo V. De las normas aplicables relativas al consumo de bebidas alcohólicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas.

Título Quinto. De las sanciones y medios de impugnación.

Capítulo I. De las sanciones.

Capítulo II. De los medios de impugnación y defensa de los particulares frente a los actos de autoridad.

Se encuentra integrado por 92 artículos más 4 transitorios. Dentro de este reglamento se hace referencia en diferentes artículos a las señalizaciones que regulan el tránsito, pero del reglamento no se destina ningún apartado, artículo, capítulo o título en concreto para la determinación de las mismas.

Por otra parte en su Título Quinto, De las sanciones y medios de impugnación (del artículo 85 al 89) se establece en el artículo 87, dentro de la tabla de sanciones pecunarias, las infracciones y montos de las sanciones en veces el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, que van de 2, 5, 10, 15, 25 y 30 veces, estableciéndose el

fundamento o artículos respectivos. Dentro de este mismo artículo destaca que no se contempla que si el infractor reúne las características de jornalero, obrero o trabajador no asalariado, cuenta con derechos especiales en tal circunstancia. Solo en el artículo 88 se fija el derecho a un descuento del 50% del monto de la multa al infractor que la cubre dentro de los 5 días siguientes al de la infracción.

Otro punto que no contempla el reglamento en ninguno de sus artículos: es el que se refiere a la obligación de impartir educación vial, por parte de la autoridad a los ciudadanos.

1.2.6. REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999.

Este Reglamento se publico el 30 de Noviembre de 1999, en la Gaceta Oficial de la Federaci3n del Distrito Federal: esta integrado por 5 titulos, 108 articulos, 5 articulos transitorios y cuenta con una tabla de requisitos para tr3mites de control vehicular y una de sanciones pecuniarias: es 3ste reglamento el que actualmente regula el tr3nsito en el Distrito Federal, en relaci3n con la Ley de Transporte del Distrito Federal del 24 de diciembre de 1998, reglamento que se encuentra compuesto de la siguiente manera:

- Titulo Primero: Disposiciones Generales.
Capitulo Unico.
- Titulo Segundo: De la circulaci3n peatonal.
Capitulo I. De los Peatones.
Capitulo II. De la protecci3n de los escolares.
Capitulo III. De las personas con discapacidad.
Capitulo IV. De los programas de Educaci3n Vial.
- Titulo Tercero: De la Regulaci3n Inspecci3n y Vigilancia
Capitulo I. De las licencias y permisos de conducir.
Capitulo II. Del control vehicular.
Capitulo III. De las disposiciones Ambientales para fuentes m3viles.
Capitulo IV. De los accidentes de tr3nsito y de la

responsabilidad civil
resultante.

Capítulo V. De las funciones de los
Agentes.

Titulo Cuarto:

De la Vialidad y del Transito

Capítulo I. De las normas generales de
circulación.

Capítulo II. De la normatividad de la
circulación.

Capítulo III. De la circulación de
bicicletas, bicicletas
adaptadas, triciclos,
bicimotos, triciclos
automotores, tetramotos,
motonetas y motocicletas

Capítulo IV. Del transporte de
sustancias toxicas o
peligrosas.

Capítulo V. De las normas aplicables
relativas al consumo de
bebidas alcoholicas,
energizantes,
estupefacientes y
sustancias psicotropicas
o toxicas.

Titulo Quinto:

De las Sanciones y Medios de
Impugnación

Capítulo I. De las sanciones.

Capítulo II. De los medios de
impugnación y defensa
de los particulares
frente a los actos de
autoridad.

Deroga en su artículo tercero transitorio al Reglamento de
tránsito de 1997 y demas disposiciones que se le opongan.

Este reglamento fue emitido por el Jefe de Gobierno del
Distrito Federal, dando cumplimiento a lo establecido en el

artículo 122 apartado C, base segunda, fracción II, inciso b), de nuestra Constitución, referente a que el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, promulgará, publicará y ejecutará las leyes que expida la Asamblea Legislativa, proveiendo en la esfera administrativa a su exacta observancia, mediante la expedición de reglamentos, decretos y acuerdos; lo anterior en razón de que con fecha 24 de diciembre de 1998, como ya lo mencionamos se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal la Ley de Transporte del Distrito Federal; Ley que en su contenido hace referencia a un reglamento, siendo éste el reglamento de tránsito del Distrito Federal; así con el Reglamento de Tránsito de 1999, se pretende dar cumplimiento a disposiciones que contempla la Ley de Transporte de 1998 y que el Reglamento de Tránsito de 1997 no regulaba.

Destaca que el Reglamento de 1999, es emitido por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal conforme al artículo 122, constitucional ya mencionado, en cambio el Reglamento de 1997, fue emitido por el Presidente de la República en ejercicio de su facultad reglamentaria.

El Reglamento vigente, regula disposiciones que la Ley de Transporte señala como exclusivas para el Reglamento de Tránsito y a su vez la Ley tiene a su cargo circunstancias en las que el reglamento no es aplicable, pero también, ambos contemplan situaciones en las que los dos ordenamientos son aplicables; como lo referente a la imposición de sanciones por infracciones; la Ley establece en su artículo 89 en 10

fracciones infracciones y su respectiva sanción pecuniaria y en su artículo 89 bis, refiere que se impondrán las sanciones que señala el reglamento correspondiente y el Reglamento de Tránsito contempla en su tabla de sanciones pecuniarias (de su artículo 103, en el Capítulo I, de las sanciones, de su Título Quinto), infracciones también contempladas en la Ley y sancionadas con diferente monto de veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal.

Por otro lado, este Reglamento establece que se lleven a cabo campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, situación que el anterior Reglamento no contemplaba y al parecer la autoridad competente para cumplir con estos cursos o programas de educación, ha dejado sin importancia este apartado del Reglamento, ya que no se le ha dado cumplimiento ni el fomento necesario, en tal razón es preciso que se lleve a cabo para crear mayor conciencia y educación vial en la ciudadanía.

COMENTARIO.

Dentro de la investigación que hemos realizado en este Primer Capítulo, sobresale la importancia de los reglamentos Administrativos para la regulación de la Administración Pública Federal, ya que por medio de estos hace cumplir la ley en un sin fin de materias a su cargo logrando un mejor desarrollo de sus dependencias y funciones de las mismas. Así, también hemos hecho referencias básicas sobre los Reglamentos de Tránsito que han estado vigentes en el Distrito Federal, lo cual nos hace ver que en el transcurso del tiempo este reglamento ha presentado diversas modificaciones: las cuales se han creado por las necesidades de la población en el tránsito diario en el Distrito Federal. así, se observa que otras situaciones se han quedado en el pasado tanto por las necesidades como por la intervención de la nueva tecnología o sistemas de regulación del tránsito, pero por otra parte es claro que otros puntos no se podrán cambiar o no se pueden dejar de tomar en cuenta en el contenido del este reglamento como lo son: su objetivo o finalidad, su modo de aplicación, la autoridad responsable para tal fin, las infracciones, las sanciones, etc.: puntos que son parte fundamental de un Reglamento de Tránsito.

CAPITULO 2

ANALISIS COMPARATIVO ENTRE EL REGLAMENTO DE TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL DE 1989, EL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1997 Y EL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999.

Dentro de este capítulo realizaremos una comparación entre los tres reglamentos el de 1989, el de 1997 y el de 1999, esto a manera de resaltar las diferencias y semejanzas entre estos, así, analizaremos los reglamentos confrontandolos tanto en su articulado y capitulado, como en su contenido.

2.1. SEMEJANZAS ENTRE LOS TRES REGLAMENTOS.

En este apartado nos dedicaremos a señalar los puntos similares que se tocan dentro de estos reglamentos.

Entre los cuales podemos mencionar los siguientes:

Como primer punto podemos referir que los tres reglamentos contienen un apartado dedicado a las Disposiciones Generales; en el reglamento de 1989 se destinaron los primeros tres artículos los cuales se referían a su objeto y ámbito de aplicación (artículo 1), definiciones de vocablos frecuentemente utilizados en el texto del reglamento (artículo 2) y normas complementarias que se sujetarán a lo establecido por el reglamento en determinada materia (artículo 3). En este sentido el reglamento de tránsito de 1997, prevé en el título primero, disposiciones generales en sus tres primeros artículos el objetivo del reglamento (artículo 1), que es el mismo que el del reglamento de 1989, definiciones de vocablos

para hacer más breve su contenido (artículo 2) y por último refiere una clasificación de los tipos de vehículos por su peso. El reglamento de 1999, contiene en su Título Primero Capítulo Unico y dentro de sus tres primeros artículos los mismos temas que los reglamentos anteriores solo que en su artículo segundo se han agregado mas vocablos y lo que se debe entender por ellos, como el de conductor, persona con discapacidad, personal de apoyo vial, peaton, pasajero, infracción etcétera.

Como segunda semejanza entre estos reglamentos es la referente al punto importante de los Peatones; El reglamento de 1989 refiere este punto en la primera sección de su Capítulo II, el reglamento de 1997 y el de 1999 en el Capítulo I, del Título segundo, por medio de este punto en los tres reglamentos se dan los derechos y obligaciones que deben observar los peatones y los conductores sobre los peatones al circular por la vía pública. En nuestro particular punto de vista se debe dar mucha más importancia de la que tiene este apartado, ya que en la actualidad pareciese que el tránsito peatonal es menos importante que el vehicular ya que no se respeta el tránsito de los peatones, ni se respetan sus vías exclusivas ya que son invadidas por comercio ambulante o con estacionamiento de vehículos.

Por otra parte el reglamento de 1989 habla sobre los escolares en su sección segunda de su capítulo segundo, el

reglamento de tránsito de 1997 en el capítulo segundo, del título II y el reglamento de 1999, también lo contempla en su capítulo segundo de su título II, dentro de este punto se hace referencia a la protección de los escolares, tomando como punto base para tal medida: la participación de promotores voluntarios de seguridad vial para que auxilien al alumnado en su cruce y tránsito vial, obligaciones especiales para los conductores de vehículos al encontrarse en el tránsito de zonas escolares, obligaciones para las escuelas de establecer lugares especiales para el ascenso y descenso de alumnos, la obligación de transporte escolar de tomar medidas extremas de precaución al realizar sus maniobras de ascenso o descenso.

Otro punto de similitud entre estos tres reglamentos es destinado a las personas con discapacidad, el reglamento de 1997 destina su capítulo tercero de su título segundo, para este apartado, por su parte el reglamento de 1989 destinaba su artículo noveno para hablar al respecto y el reglamento de 1999 lo contempla en su capítulo tercero, del título segundo; de los tres reglamentos destaca que ya se le da importancia y consideración a las personas minusválidas, ya que en estos se establecen prohibiciones a las personas con facultades físicas sobre los derechos y preferencias de éstos.

En este orden de ideas, otra de las semejanzas que se encuentran entre estos tres reglamentos, es la referente a la clasificación de los vehículos, el reglamento

de tránsito de 1989 destinaba su sección primera, de su capítulo tercero, para establecer la clasificación tanto por su peso y por su uso, en tanto el reglamento de 1997 destina su artículo tercero para clasificarlos solo de acuerdo con su peso. Así, el reglamento de 1999 destina ese mismo artículo para la clasificación de vehículos solo por su peso.

El reglamento de tránsito de 1989 hace mención en el capítulo cuarto al tema de las medidas para la preservación del medio ambiente; el reglamento de 1997 habla al respecto en el capítulo tercero, del título tercero y el reglamento de 1999 destina esos mismos apartados para esta determinación, quedando enmarcadas medidas importantes para la protección ambiental.

Por lo anterior cabe señalar que fueron adoptadas por primera vez en el reglamento de 1989, a la presencia de de la extrema contaminación ambiental, medidas que son tomadas nuevamente en el reglamento de 1997 y en el de 1999, como disposición para combatir éste problema ambiental que comenzaba a presentarse en la Ciudad de México. dificultad que en nuestros días aumenta a pasos amplios, sin ser éstas prevenciones la solución adecuada que le de fin.

Por otro lado estos reglamentos encuentran similitud en lo tocante a las licencias y permisos para conducir, el reglamento de tránsito de 1989 se refiere a esto en su capítulo quinto, en tanto el reglamento de tránsito de 1997 en

el capítulo primero del título tercero y el reglamento de 1999 en estos mismos apartados, refieren los tipos de licencias que existen, la vigencia que tienen y los requisitos que se deben de llenar para ser titular de una licencia o permiso para conducir.

Tanto el reglamento de tránsito de 1989, el reglamento de 1997 y el de 1999, hablan sobre el tema de los accidentes de tránsito, el primero en el capítulo décimo, el segundo en su capítulo cuarto, del título tercero y el tercero en los mismos numerales que el anterior; los tres señalan las normas a seguir en caso de que se ocasione un accidente, también refieren las medidas a seguir en caso de que en un accidente se originen lesiones o la muerte a alguna persona o daños materiales tanto privados como en bienes de la nación.

Otro de los puntos en los que encuentran una notable similitud, es la que enmarcan dentro de su capítulo de las Obligaciones de los Agentes de Tránsito, el reglamento de 1989 en la sección segunda del capítulo XI, el reglamento de tránsito de 1997 y el reglamento de 1999 ambos respectivamente en el capítulo quinto, del título tercero: así, se observa que hablan de una cuestión de suma importancia, por lo que se establecen una por una las obligaciones que deben cumplir los agentes de tránsito al detener a un automovilista o al ver que se esta cometiendo alguna infracción de tránsito. En nuestra particular opinión estas obligaciones deben de ser de máxima consideración para los

ciudadanos del Distrito Federal, pues al conocerlas sabrían como pueden ser detenidos por los agentes de tránsito, ayudándolos a cumplir correctamente con su trabajo, ya que en muchas ocasiones los agentes de tránsito no cumplen con estas obligaciones que les impone el reglamento de tránsito.

Estos reglamentos encuentran analogía evidente en lo respectivo a las sanciones, ya que el reglamento de tránsito de 1989 las contemplaba en el capítulo XI. el reglamento de 1997, en el título quinto, capítulo primero y el reglamento de 1999 igualmente en su título quinto, capítulo primero; estableciendo sanciones a las que se harán acreedores los conductores o personas que contravengan las disposiciones del reglamento. En los tres, las sanciones se fijan de acuerdo a las veces que corresponda el salario mínimo general vigente para el Distrito Federal.

En los tres reglamentos las sanciones se contemplan dentro de una tabla pecuniaria, la cual contiene el tipo de infracción el monto de la sanción y el fundamento correspondiente, además los tres reglamentos contemplan el arresto de 12 a 36 horas por determinadas infracciones.

Por otro lado, estos reglamentos encuentran parecido en lo referente a los medios de impugnación y defensa de los particulares frente a los actos de autoridad; el reglamento de 1989 en el capítulo XIII, el reglamento de 1997 en el título

quinto, capítulo segundo, y el reglamento de 1999 en estos mismos numerales; hablan sobre este apartado, en todos se contemplan los recursos administrativos por medio de los cuales los particulares afectados por actos o resoluciones de la autoridad, podrán interponerlos ante la autoridad que en los tres reglamentos se contempla como la responsable para resolverlos, señalando al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, esto en los términos que establece la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, la cual fija un término de quince días hábiles para interponer la demanda, contados desde el día siguiente al que se le haya hecho la notificación del acto o resolución al particular o al día en que haya tenido conocimiento de ellos o de su ejecución o en el que se hubiere ostentado sabedor de los mismos, así, tenemos que aunque en los tres reglamentos se establecen diferentes recursos por los cuales se pueden atacar los actos de una autoridad, en estos reglamentos se habla de la misma autoridad responsable para resolver sobre los mismos, autoridad que en su procedimiento fija la garantía de audiencia constitucional contemplada en el artículo 14 de la ley suprema.

2.2. DIFERENCIAS ENTRE LOS TRES REGLAMENTOS.

Hablaremos sobre los puntos en los cuales los reglamentos no encuentran semejanza, ya que hemos observado que el reglamento vigente es diferente a los derogados por éste. En los diez puntos que a continuación se señalan se enmarcarán sus diferencias:

En primer lugar encontramos que el Reglamento de 1989, hablaba de la clasificación de los vehículos en su peso y en su uso, lo cual el reglamento de 1999, en su artículo tercero solo fija esta clasificación por el peso, dejando fuera la clasificación de vehículos por su uso tanto particulares, mercantiles, mercantiles de carga, como también públicos y de carga de materiales, sustancias o residuos tóxicos o peligrosos, etc., clasificación que se debe contener en el reglamento para poder encuadrar exactamente a cada uno de los automóviles que circulan por el Distrito Federal, los cuales por su naturaleza misma son de características diferentes y por obvia razón se deben clasificar por su peso y uso en este ordenamiento para que se les puedan establecer determinadas obligaciones, diferentes a cada uno de ellos por sus características.

En segundo lugar el Reglamento de 1989, en el capítulo VI habla sobre las señales para el control del tránsito, capítulo muy completo ya que establecía las señalizaciones que debían respetar tanto peatones como conductores, así se fijan también las señales que harán los agentes de tránsito al dirigir el

mismo, se contemplaban los tipos de semáforos para peatones y para vehículos y además se hablaba de la clasificación de las señales: todos estos puntos en el reglamento de 1999, no se contemplan de la misma manera o algunos ya ni se considerarán, ya que este reglamento no hace mención a los tipos de señalizaciones (preventivas, restrictivas e informativas), a los tipos de semáforos. Así, dejando fuera de la costumbre o educación vial de la población los semáforos para peatones, ni tampoco habla de las señales que utilizarán los agentes de policía al controlar el tránsito, ignorando dentro de la normatividad del reglamento disposiciones que son de suma importancia para el fin u objeto del mismo ya que sin establecerse las señales para el control del tránsito, es mucho más difícil establecer las normas a las que se sujetarán los peatones y conductores de vehículos que transitan en el Distrito Federal y a la vez es más ilógico que se fijen sanciones por no respetar las señalizaciones que no están contempladas en este ordenamiento, en éste caso, para los semáforos no se fija algún apartado para su clasificación o su contemplación, pero si se establece una sanción de quince días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal a quien no obedezca la señal de alto.

Como tercer punto diferente entre el reglamento de 1989, el reglamento de 1997 y el de 1999, está lo referente a lo que establece el reglamento de 1989 en el capítulo noveno, titulado, De la Educación e Información Vial, tema sobre el cual el

reglamento de 1997, no destina ningún apartado dentro de su contenido, siendo este punto uno de los mas significativos de la población ya que por medio del reglamento debe obligarse a las autoridades del Gobierno del Distrito Federal, a dar toda la información y educación que requiera la población, para crear conciencia y respeto en el tránsito diario por la vía pública a fin de evitar accidentes de tránsito y salvar vidas, como lo establecía el reglamento de 1989; así, esta disposición es tomada en cuenta en el reglamento de 1999, sin significar esto, que tal circunstancia u obligación de la autoridad se cumpla o se lleve a cabo por la misma.

Dentro de la cuarta diferencia entre los tres reglamentos está, la consistente en lo que señalaba el reglamento de 1997 y que aún establece el de 1999, en la tabla de requisitos para trámites de control vehicular, integrante del artículo 37 y 44 respectivamente, tabla que para determinados trámites requiere de una acta de denuncia de hechos ante el Ministerio Público ya sea por robo o por extravío del documento que se trate y se realice el trámite: de tarjetas de circulación, engomados, placas, alta o baja de un vehículo y permisos para circular sin alguna placa; trámites que resultan mas tardados, ya que en vez de agilizarlos, al solicitar esta acta se retrasan más. Por su parte el reglamento de tránsito de 1989 no refería esta tabla de requisitos para el control vehicular y para esos trámites establecía un apartado destinado a hablar

de los requisitos que se debían cumplir para determinada gestión, así, en la sección segunda del capítulo tercero hablaba sobre el registro de vehículos, apartado que establecía el modo, requisitos y ante quien se debía hacer el registro de un vehículo, cambio de motor, de carrocería, de placas, de calcomanía, de tarjeta de circulación, alta y baja o cambio de propietario, etc.

Siguiendo con este orden de diferencias entre los tres reglamentos, tenemos como quinta, lo concerniente al seguro que ampara la responsabilidad civil que resulte en algún accidente de tránsito, seguro que a partir del 1o. de julio de 1999 todos los vehículos que circulen en el Distrito Federal deberán portar la calcomanía que acredite que dicho vehículo cuenta con el seguro, así, encontramos que esta disposición dentro del reglamento de 1989 no se contemplaba o no se hacía obligatoria a los conductores y solo se establecía que la persona que ocasionara algún daño fuese a un particular o a la nación debiese reponder tanto civil como penalmente, según el caso de que se tratara. Este seguro de responsabilidad civil en el reglamento vigente se contempla como obligatorio para todo vehículo que circule en el Distrito Federal, pero sin establecerse la sanción respectiva a falta de este.

Siguiendo con la numeración de las diferencias entre los tres reglamentos de 1989, 1997 y 1999, en sexto lugar señalaremos lo que refiere el artículo 82 del reglamento de 1999 el cual establece en la fracción IX, la obligación para

los conductores de vehículos, de colocarse el cinturón de seguridad, obligación que se hace extensible a los demás ocupantes cuando el vehículo cuente con ellos; ésta disposición en el reglamento de 1989 no se contemplaba, ya que fue una medida que se tomo como ejemplo de reglamentos o normatividades de tránsito de otros países. Desde nuestro punto de vista esta nueva regla es correcta ya que con ello se evita en muchas ocasiones que en un accidente de tránsito o en un enfrenón el conductor o su copiloto puedan estrellarse en el parabrisas, previniendo graves consecuencias; por otro lado y tomando en cuenta que esta situación de que los conductores o acompañantes portáran el cinturón de seguridad no se había considerado en los anteriores reglamentos si no hasta el de 1997 y el vigente, es consecuencia de que la sociedad no lo haya aceptado favorablemente por no estar acostumbrada a éste tipo de medidas y por ser esta falta motivo de una multa de 25 días de salario mínimo general vigente para el Distrito Federal, por tal razón solo así se ha ido fomentando costumbre o hábito dentro de la sociedad el uso del cinturón de seguridad al conducir para evitar la sanción respectiva por infringir esta regla y asimismo, es necesario el ver esta medida como preventiva de accidentes al igual que las nuevas disposiciones que establece el artículo en análisis es sus fracciones cuarta (los menores de cinco años deberán viajar en los asientos posteriores de los vehículos) y séptima (no utilizar teléfonos celulares simultáneamente a la conducción del vehículo), medidas que tienen carácter preventivo

de accidentes de tránsito.

Seguiremos numerando las diferencias entre los tres reglamentos y como séptima, hablaremos sobre las obligaciones de los agentes de tránsito apartado que en el Reglamento de 1989 se hablaba en su capítulo once, sección segunda, en el reglamento de 1997 en el título tercero, capítulo quinto y en el reglamento vigente en los mismos apartados que en el anterior y aunque en los tres reglamentos se habla de este punto en cada uno se fijan diferentes disposiciones e incluso obligaciones para los agentes de tránsito, así, tenemos que el reglamento de 1999 señala en su artículo 56 la forma en que debe proceder un agente al detener a un conductor de un vehículo que cometa alguna infracción entre las cuales se encuentra el que los agentes de tránsito solicitarán al conductor la licencia y la tarjeta de circulación documentos que serán entregados para su revisión y devueltos en el mismo sitio, inmediatamente después de que los hubiese revisado, esta disposición en el reglamento de 1989 no se contemplaba, solo se establecía que el agente debería indicar al conductor que le mostrará los documentos (licencia y tarjeta de circulación) y una vez mostrados los documentos levantaría el acta de infracción y entregaría al infractor el ejemplar que le corresponda, pero en ningún apartado se establecía el momento en que se debían regresar los documentos que el agente de tránsito le solicitará, provocando con esto determinados actos de molestia o abusos de parte de los agentes de tránsito

con el conductor.

Podemos hablar como octava diferencia, sobre las sanciones que se establecen, en el reglamento de 1989, se señalaba este apartado en el capítulo doce, en el reglamento de 1997 en el título quinto, capítulo primero e igualmente en el de 1999 aún cuando este punto en los reglamentos se señala, en cada uno se habla de diferentes disposiciones y de diferentes tipos de multas y montos de las mismas; en el reglamento de 1989 se fijaba el derecho a los infractores de que si fuesen jornaleros, obreros o trabajadores la multa no sería mayor al importe de su jornal o salario de un día y tratándose de trabajadores no asalariados la multa no excedería del equivalente de un día de su ingreso; disposición que en el reglamento de tránsito vigente y en el de 1997, a quedado fuera esta garantía constitucional ya que se contempla dentro del artículo veintiuno constitucional en su segundo y tercer párrafo; violando con esto una garantía individual de los ciudadanos del Distrito Federal, por hacer caso omiso de una disposición claramente establecida y no contemplarla en el contenido de este reglamento de tránsito vigente y que de acuerdo con la Constitución, artículo 21, párrafo primero, es éste, todo un Reglamento Gubernativo y de Policía, emitido por las autoridades administrativas que en este caso son las del Distrito Federal.

Mencionaremos en noveno lugar lo referente a los recursos por los cuales se pueden inconformar los conductores por la

imposición de multas que consideren de su afectación, o por actos ilícitos de los agentes de tránsito, así, los tres reglamentos señalan distintos recursos, el reglamento de 1989, en el capítulo doceavo, establecía como medios de impugnación el recurso de queja por posibles actos ilícitos de algún agente de tránsito y el recurso de revocación contra una infracción que se considere mal impuesta; por su parte el reglamento de tránsito de 1997, fijaba en el capítulo segundo título quinto, (Los Medios de Impugnanación de Sanciones) señala el recurso de inconformidad contra actos y resoluciones de las autoridades o para impugnar imposición de sanciones en términos y formas que señala la ley que rige al Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Fedral, y refiere además el recurso de queja ante actos ilícitos de un agente de tránsito, el cual se interpondrá ante la Secretaría de Seguridad Pública. Por su parte el reglamento vigente de 1999 contempla tal cual esta disposición.

Por último, en décimo sitio hablaremos lo referente a las autoridades competentes ante las cuales se deben interponer los recursos que se establecen, autoridades que en los dos reglamentos que se analizan en un caso conciden ya que establecen al Tribunal Contencioso Administrativo del Distrito Federal como tal y en otros supuestos refieren diferentes autoridades, como el reglamento de 1989, el cual establecía en el capítulo doceavo que para interponer el recurso de queja se debía acudir ante la Contraloría Interna de la Secretaría

General de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal, por otro lado, refería que para presentar el recurso de revocación se debía hacer ante la Secretaría de Protección y Vialidad; por su parte el reglamento de tránsito de 1997, en el capítulo segundo, del título quinto, solo contenía que para interponer el recurso de inconformidad por actos y resoluciones de las autoridades, se debe establecer en los términos de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal ante la autoridad competente y en caso de que se impugne la imposición de una sanción se hará ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal en los términos que fije la ley que lo rige y para interponer el recurso de queja el particular deberá acudir ante la Secretaría de Seguridad Pública. Circunstancia que no cambió el reglamento de 1999 dejando sin especificar la autoridad competente ante la cual se interpondrá el recurso de inconformidad.

2.3. INCONGRUENCIAS Y DEFICIENCIAS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999.

En este apartado nos referiremos a los puntos en los que consideramos que el reglamento de tránsito vigente, contiene incongruencias y hasta en algunos casos estimamos que establece algunas deficiencias, esto al compararlo con el reglamento de 1989, por la falta de contemplación de puntos de importancia para un reglamento de tránsito.

Comenzaremos refiriendo al artículo 64, el cual señala que cuando los agentes remitan a un conductor ante un juzgado cívico, sin que medié infracción de tránsito alguna o remitan un vehículo a un depósito sin causa, se les aplicarán las sanciones correspondientes, artículo que establece a contrario sensu al juzgado cívico como autoridad, ante la cual serán remitidos los conductores cuando cometan alguna infracción; ya que en ningún otro artículo se establece claramente ante cual autoridad serán consignados los conductores en estas circunstancias, por lo que solo interpretando este artículo en ese sentido se podrá saber que se remitirán ante un juzgado cívico los conductores que comentan alguna infracción. Así, este punto lo podemos tratar como una incongruencia o como una deficiencia, pues, es tal la importancia de establecer ante que autoridad se remitirán los infractores de un reglamento; y en este caso el reglamento de tránsito vigente, no establece claramente, la autoridad competente ante la cual serán remitidos los infractores del mismo.

Dentro de estas incongruencias podemos hablar del artículo 82, fracciones: III, IV, XII XIV XV y XVI. El que establece que sin perjuicio de las demás restricciones que establezca el reglamento, los conductores deberán respetar las disposiciones siguientes, así, en estas fracciones refiere que no deberán transportar mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación (III), no realizarán maniobras de ascenso o descenso de personas en carriles centrales de las vías (IV), no arrojar objetos o basura desde el interior del vehículo (XII), no dar vuelta en "U" en lugar prohibido, ni cerca de una curva (XIV), no dar vuelta a la derecha o izquierda sin tomar el carril del extremo correspondiente, con una distancia procedente, que evite la colisión con otro vehículo (XV) y abastecerse oportunamente de combustible (XVI), fracciones que a diferencia, de las demás que establece artículo 82, no son contempladas dentro de la tabla de sanciones pecuniarias, integrante del artículo 103, tabla en la que se fijan los montos de las infracciones, por la violación a cierta disposición del ordenamiento en comento, pudiéndose decir que al no estar contempladas estas fracciones del artículo 82 en la tabla de sanciones pecuniarias, dichas fracciones no contienen infracción alguna que se pueda aplicar al conductor que cometa estos supuestos establecidos en esas fracciones. Razón por la cual, también consideramos esta circunstancia como una incongruencia del reglamento de tránsito vigente, pues no se pueden establecer supuestos que deben respetar los conductores y a los que

solo a algunos se le fijan sanciones y a otros no, en todo caso no deberian estar contemplados con sanción ninguno de los supuestos o al contrario todos los supuestos deberian de ser sancionados sin excepcion.

Catalogada como una ingongruencia de este reglamento de tránsito vigente de 1999, podemos señalar lo tocante a lo que establece el artículo 51, el cual refiere que todo vehiculo que circule en el Distrito Federal, deberá contar con poliza de seguro de responsabilidad civil vigente que ampare, al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en su persona y patrimonio en terminos de la Ley; obligación que en la citada Ley se establece solo para el servicio concesionado para el trasporte de personas o de carga y en el reglamento a todo vehiculo que circule en el Distrito Federal; así, ni en la Ley, ni dentro de la tabla de sanciones del reglamento, se señala la sanción que se impondrá a quien no cuente con las poliza de seguro, circunstacia que el reglamento de tránsito de 1997, contemplaba en su artículo 42 y dentro de la tabla de sanciones fijaba un monto de 25 veces de salario mínimo general del Distrito Federal, por la falta del seguro.

Por otro parte, también como incongruencia encontramos lo referente al artículo 56 fracción VII, el cual señala que cuando los conductores de vehiculos cometan una infracción a las disposiciones de este reglamento, los agentes deberán proceder de la manera siguiente: fracción VII. Unicamente se remitirá el vehiculo al depósito correspondiente si la

infracción cometida está prevista en los artículo 99 de la Ley y 59 del presente reglamento; artículo 59, habla de los casos en los que los agentes de tránsito podrán remitir al depósito un vehículo; respecto al artículo 99 de la ley de Transporte del Distrito Federal, éste no se contempla, ya que este ordenamiento solo cuenta con 91 artículos. En virtud de lo anterior es por lo que consideramos que en los artículos referidos existe incongruencia ya que no existe relación entre ellos y por lo tanto, el relacionar en el reglamento artículos de la ley, inexistentes, genera una inexacta aplicación de estos ordenamientos.

Por otra lado, podemos referir como deficiencias de el reglamento de tránsito vigente de 1999, los vocablos no contemplados dentro de este ordenamiento, los cuales son necesarios para su aplicación, en tal razón si se contará con estos conceptos sería mas eficiente y claro el reglamento así, podemos hablar sobre la inexistencia del vocablo "Depósito", dentro del artículo 2, ya que en diversos artículos se hace referencia a éste, como en los artículos: 56 fracción VII, 60 y especialmente 59 etc., este último artículo fija los motivos por los que se podrá remitir un vehículo al depósito y como en este artículo y los señalados no se fija claramente su concepto, es por lo que consideramos que es clara la existencia de una deficiencia en éste reglamento, ya que en su artículo segundo, se fijan definiciones de palabras que continuamente

se utilizan en el contenido del reglamento y es este artículo segundo, el que debe contener una definición clara y acorde de lo que se debe de entender por depósito. Asimismo si por éste en términos del reglamento de tránsito se entiende el lugar al cual deben ser remitidos los vehículos que sean extraídos de circular en la vía pública por los agentes de tránsito (corralón), es lógico que cuando sea necesario que se remita un vehículo, se deba de establecer en el acta de infracción el lugar al que se va a remitir ese vehículo o en todo caso el reglamento de tránsito en sus disposiciones, debe fijar la ubicación de todos los depósitos vehiculares existentes en el distrito federal, sea por áreas geográficas o por delegación política que en todo caso no excederán de diez y seis, haciendo con esto más eficiente el que se consigne a un vehículo a un lugar o depósito, fundamentando y motivando de la causa de la detención del vehículo y la aplicación del reglamento al caso en concreto.

En este orden de ideas, consideramos como otra deficiencia en este reglamento de tránsito el que en ninguno de sus apartados refiere claramente la autoridad a la que serán remitidos los conductores que cometan infracciones al reglamento, solo como ya se ha dicho en su artículo 64 refiere en un sentido no tan exacto, que los agentes que remitan ante un juzgado cívico a un conductor etc., siendo en este caso, un juzgado cívico la autoridad competente, a la que serán consignados los infractores del reglamento, pero como se

observa no se especifica con toda claridad ni en este artículo y ni en algún otro que autoridad deberá ser la competente para valorar las infracciones cometidas al reglamento, dejandose así, una falta clara de la autoridad competente de conocer y valorar si un ciudadano cometio o no un infracción al reglamento. Por otro lado en los artículos 99 y 100 de este ordenamiento, se hace mención del Juzgado Cívico como la autoridad competente ante quien se presentará a el conductor que aparente sintomas de alcohol, enervantes, estupefacientes o sustancias psicotropicas o toxicas, pero solamente establece las circunstancias y la manera en que se procedera ante el Juez Cívico, para determinar los grados en la sangre de ese conductor, de las sustancias, el artículo 103 último párrafo se establece que: se remitirá al Juzgado Cívico de la jurisdicción, a quien incurra en las infracciones contenidas en los artículos 59 fracción III, 99, 100 y 102 del reglamento: faltando aun; un apartado especial en este ordenamiento, en el que se establezca claramente la autoridad competente para conocer de las infracciones y el modo de proceder de esta Autoridad y aun más el proceso que se debe seguir para que esta fije la sanción correspondiente, dando al infractor el derecho de audiencia para que sea valorado en juicio. Por estos motivos es por lo cuál, estimamos la presencia de una deficiencia en este ordenamiento, particularidad que es de considerar; para fijar sin duda, la competencia de los juzgados cívicos como los responsables del cumplimiento y del reglamento de tránsito, tanto de las

infracciones que levanten los agentes de tránsito, como de las conductas de peatones y conductores.

Por último podemos referir como otra deficiencia de este reglamento, lo referente a la impartición de educación e información vial, por parte del Gobierno del Distrito Federal, a los ciudadanos, (tal y como se hacía en los reglamentos de 1976 y 1989, en los que se fijaba la obligación de las autoridades de difundir el reglamento en los medios de comunicación, impartir programas de seguridad, educación e información vial), situación que en el reglamento de 1997 no se contemplo y en el vigente si, en el título segundo, capítulo IV, de los programas de educación vial; dentro de los artículos 17, 18, 19, 20 y 21, así se da la obligación a la Secretaría de Transporte y Vialidad, de llevar a cabo programas, campañas y cursos de seguridad y educación vial, particularidad que no se cumple, ni se le da mayor relevancia, en este sentido se puede ver que tal omisión es de suma importancia para la población ya que una ciudad que crece cada día y por la que circulan miles de peatones y conductores, merece que esté debidamente informada, educada y mucho más segura en su tránsito diario, lográndose así una mejor convivencia entre los ciudadanos evitándose problemas viales y accidentes, ya que por el desconocimiento de los lineamientos viales, como por ejemplo: no respetar a los peatones, no usar o acatar las señales, no respetar los límites de velocidad, no dar el

paso a quien lo tiene, conducir en estado de ebriedad etc., son casos por lo que se ocasionan accidentes de tránsito en los que han perdido la vida personas inocentes o al contrario personas intransigentes al conducir, situación que disminuiría si se fijara: la capacitación de conductores y peatones al circular por la vía pública, la difusión de los derechos y obligaciones que fija el reglamento a los conductores y peatones y la obligación de las autoridades de impartir educación e información vial a la población. Así, esta es claramente una deficiencia de este ordenamiento y de la autoridad, ya que no se puede dejar sin cumplir el mencionado apartado, ya que para la población tendría mejores resultados el que la autoridad, cumpliera con esta obligación de impartir educación vial, mejorando la circulación de peatones y el tránsito de vehículos, en la vía pública, en tal razón no se pueden omitir temas de alta relevancia para la población que circula o transita por la vía pública.

CAPITULO 3.

ANALISIS CONSTITUCIONAL DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

Dentro de este capitulo hablaremos sobre aspectos del reglamento de tránsito de 1999, vigente, analizandolos de acuerdo con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

3.1.- ANALISIS DEL TITULO QUINTO, CAPITULO PRIMERO (DE LAS SANCIONES) DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 21 CONSTITUCIONAL.

Comenzaremos este apartado analizando al reglamento de tránsito de 1999, en cuanto al capitulo primero del titulo quinto (del artículo 101 al 105), en el que se fijan las sanciones a las que se harán acredores los infractores del reglamento: que como ya se ha dicho se establecen: una pena privativa (arresto de 12 a 36 horas), y multas pecuniarias (de 5 a 30 veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal), esto relacionado con el el artículo 21 Constitucional en sus primeros tres párrafos, se puede observar que en este apartado del reglamento de tránsito, en estudio, se fija en su artículos 102 el que se podra imponer un arresto de 12 a 36 horas, incommutable, cuando un conductor conduzca en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes: situación que de acuerdo con el artículo 21 constitucional, se encuentra débidamente contemplada al decir este artículo que corresponde a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones

de los reglamentos gubernativos y de policia, las que unicamente consistirán en multa o arresto hasta por treinta y seis horas; así, por lo que hace al arresto este como no excede de treinta y seis horas no viola el artículo 21 constitucional en este concepto, pero por lo que hace a las multas este artículo constitucional establece en sus párrafos segundo y tercero que si el infractor fuese jornalero, obrero o trabajador, no podrá ser sancionado con multa mayor del importe de su jornal o salario de un día, así continúa diciendo que tratándose de trabajadores no asalariados, la multa no excederá del equivalente a un día de su ingreso; casos que no son tomados en cuenta dentro del reglamento de tránsito vigente y que como ya se ha dicho en el reglamento de 1989 se hacia referencia a tal circunstancia, por lo que si el reglamento de tránsito vigente dentro de su contenido no hace mención a estos párrafos constitucionales, estaria violando tal precepto de nuestra carta magna, observandola solo en ciertos fragmentos al fijar el arresto por treinta y seis horas y no establecer el beneficio con el que constitucionalmente cuentan los obreros o trabajadores, jornaleros y trabajadores no asalariados. En Tesis emitidas por la Suprema Corte de la Nación que a la letra dicen:

"Obreros, Multas a los. Es cierto que el artículo 21 constitucional establece que si el infractor de un reglamento gubernativo es jornalero u obrero,

no podrá ser castigado con multa mayor del importe de su jornal o sueldo de una semana; más para gozar de este beneficio, es indispensable probar que el infractor del reglamento gubernativo de que se trata, es realmente obrero o jornalero.

Tomo XXXV, p 2,305. Amparo administrativo en revisión 3390/27.- Uribe, Pastor. 24 de agosto de 1932. Unanimidad de 5 votos.

Trabajadores, Multas impuestas a los. La multa que las autoridades administrativas están facultadas para imponer, en los términos del artículo 21 constitucional, no pueden exceder cuando se trate de trabajadores, del importe de una semana de salario y la circunstancia de que los trabajadores multados sean pequeños propietarios, no debe excluir la aplicación de dicha regla, que no tiene excepción alguna.

Tomo XXXV, p. 982. Amparo administrativo en revisión 4114/30.- Peña, Cristino y Coags. 13 de octubre de 1932. Unanimidad de 4 votos.

Multa Excesiva. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 21 constitucional, los jornaleros u obreros no pueden ser castigados con multa que exceda de su jornal o salario en una semana. Ahora bien, cuando, conforme a la ley, sea solidariamente responsable de la infracción cometida por un obrero, la empresa en que este preste sus servicios, debe tomarse en consideración que si bien en tal caso puede exigirse el importe total de la multa a la empresa, ésta puede

repetir contra el infractor, por la parte que le corresponde, de manera que si esta es mayor que la cantidad que percibe el obrero como jornal semanal, la imposición de la multa es indudablemente violatorio de garantías.

Tomo LXV, p. 1,763. Amparo administrativo en revisión 3,058,240.- Transportes Urbanos Ex Tranviarios, S.C.L.. 7 de agosto de 1940. Unanimidad de 5 votos." (13)

Se puede observar que de acuerdo con estas tesis jurisprudenciales anteriormente no se podía sancionar a un obrero o jornalero con multas que excedieran el importe de una semana de su jornal o salario. lo que en estos días se traduce de conformidad con el artículo 21 constitucional, en que la multa no debe exceder el importe de su jornal o salario, o ingreso de un día.

Por otra parte de acuerdo con el artículo 22 constitucional, quedan prohibidas las multas excesivas, así, tesis jurisprudenciales establecen que:

Multas excesivas. (artículo 22 constitucional). El artículo 22 de la Constitución General constriñe determinadas prohibiciones entre las que se encuentra la multa excesiva, debiéndose entender por esto, todas aquellas sanciones pecuniarias que rebasen el límite de lo ordinario o razonable; esté en desproporción con la gravedad del ilícito fiscal, ya

(13)Góngora Pimentel, Genaro David. "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos" 13a. Edición. Editorial Porrúa México 1997. págs. 409 y 410.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

sea por sus consecuencias, por las condiciones en que se cometió o por el monto de cuantía cuya contribución se omitió; que resulten desproporcionadas con el monto del negocio; y por último, que este en desproporción con la capacidad económica del multado. Lo anterior es lógico si se toma en cuenta que la finalidad que persigue este tipo de sanciones es además de intimidatoria, la de evitar la reincidencia de los infractores, mas no la de terminar con su patrimonio, a lo cual se llegaría de aceptarse la imposición de multas que rebasen la capacidad económica. Ahora bien, la única forma de evitar la imposición de sanciones pecuniarias irrazonables o desproporcionadas, que contraríen la disposición constitucional, es otorgándole a la autoridad pleno arbitrio para valorar la gravedad del ilícito, el monto del negocio y las condiciones económicas del infractor, además para imponer las sanciones que considere justa, dentro de un mínimo y un máximo. por lo que debe concluirse que todas aquellas leyes o preceptos legales que no concedan a la autoridad esas facultades, aunque sea implícitamente, y a menos, claro está, que la multa autorizada sea mínima como las contempladas en el artículo 21 constitucional o sus equivalentes en tratándose de personas morales, violan la garantía contenida en el artículo 22 constitucional.

Amparo directo 629/95. Fraccionadora Industrial del Norte, S.A. de C.V., 10 de enero de 1996, Unanimidad de votos. Ponente: Enrique Cerdán Lira. Secretario: Alberto Alejandro Herrera Lugo.

Amparo directo 856/95. Combustibles de Oriente. S.A. de C.V. 5 de diciembre de 1995. Unanimidad de votos. Ponente: Juan Miguel García Salazar. Secretario: Angel Torres Zamarrón.

Amparo directo 691/95. Francisco J. Gutiérrez. 14 de noviembre de 1995. Unanimidad de votos. Ponente: Juan Miguel García Salazar. Secretario: Angel Torres Zamarrón.

Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo: III, Abril de 1996, Tesis: IV.3o8A, Novena Época, pag. 418.

Esta tesis aunque esta encaminada a las multas por el incumplimiento del pago de contribuciones; es también aplicable a multas establecidas por cualquier ley o precepto legal que no establezca un adecuado sistema de aplicación de multas en el que como señala se de libertad a la autoridad para que valorando la gravedad del ilícito, el monto del mismo y sobretodo las condiciones económicas del infractor, pueda imponer una sanción justa a cada infractor, de lo contrario una multa aplicada sin estas consideraciones violaría el artículo 22 y asimismo el 21 constitucional.

Otra Tesis en este sentido es la que a la letra dice:

Multas excesivas. El sistema que establece su imposición en porcentajes fijos viola el artículo 22 constitucional. Para que una ley respete la prohibición contenida en el artículo 22 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, relativa a la imposición de multas excesivas, es necesario que establezca un sistema en el que la autoridad sancionadora esté

en aptitud de tomar en cuenta la gravedad de la infracción cometida, el grado de responsabilidad en la conducta omitida o prohibida, y las condiciones económicas del infractor, a fin de que pueda determinar razonablemente, en cada caso concreto, el monto de la multa que aquél amerite, atendiendo a dichas circunstancias; de lo contrario, con un sistema de imposición de sanciones en porcentajes fijos, la particularidad o individualización de la multa no se consigue, toda vez que cualquiera que sea la conducta omitida o realizada, el porcentaje de la sanción será siempre, para todos los casos, invariable, lo que da lugar a la imposición de multas excesivas, contraviniendo el artículo 22 constitucional Amparo en revisión 84/94. Elisa Huerta Psihas. 23 de noviembre de 1994. Mayoría de votos. Ponente: Mariano Azuela Gutiérrez. Secretario: Irma Rodríguez Franco.

Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Tomo : 86-2, Febrero de 1995, Tesis P.X/95, Octava Época, Pág. 21.

Esta Tesis confirma lo establecido por la anterior, ya que como señalan se debe de dar a la autoridad la plena libertad en la que pueda considerar la gravedad de la infracción, el grado de responsabilidad y las condiciones económicas del infractor, para poder sancionar razonablemente en cada caso concreto, logrando con esto un sistema justo, equitativo y razonable para la aplicación de las multas y no un sistema de porcentajes fijos, como el que establece el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal vigente y en el que no se

consideran la responsabilidad y gravedad de la conducta y mucho menos la condición económica del infractor.

Dando una valoración a las condiciones económicas del infractor se lograría aplicar sanciones equitativas a los infractores del reglamento de Tránsito del Distrito Federal ya que no todos los infractores cuentan con el mismo nivel o potencial económico, por lo que no sería lo mismo sancionar con una infracción de 30 salarios mínimos, a un conductor de escasos recursos que a un conductor potencialmente solvente, la sanción en tales casos representaría para el primero una quincena de trabajo y para el segundo unas horas.

Por otro lado el Reglamento de Tránsito establece en el artículo 102, que procede el arresto administrativo incommutable de un conductor cuando conduzca en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos o sustancias tóxicas, medicamente comprobado; en este sentido debemos entender por "incommutable.- del latin incommutabilis, adj. inmutable, no commutable; commutable.- del latin commutabilis, adjetivo que se puede commutar; commutar.- del latin commutare, cambiar trocar, permutar una cosa por otra." (14) Ahora bien el artículo 21 constitucional establece que si el infractor no pagare la multa que se le hubiere impuesto, se permutara ésta por el arresto correspondiente; entediendo por "permutar.- del latin

(14) Palomar de Miguel, Juan. "Diccionario Para Juristas". Ediciones Mayo. México 1981. Págs 301 y 703.

permuta, cambiar una cosa por otra."(15)

En este sentido la Jurisprudencia de la Suprema Corte sostiene que:

"El artículo 21 constitucional faculta a la autoridad administrativa para castigar con multa o con arresto hasta de quince días, pero es inconstitucional que desde luego impongan el arresto, sin dejar al agraviado, el derecho de optar entre la pena corporal y la pecuniaria."(16).

De acuerdo con el artículo 21 constitucional y la citada jurisprudencia, solo cuando un infractor no pague la multa impuesta por la autoridad correspondiente, ésta deberá permutarla por el arresto que hoy en día es de treinta y seis horas no de quince como habla la jurisprudencia; Así vemos que el Reglamento de tránsito al fijar un arresto administrativo entendiéndose inconvertible por alguna otra sanción, esta violando el artículo 21 constitucional ya que primero se debe fijar una sanción o multa de tipo pecuniario y posteriormente establecer en caso de que no sea pagada la multa, el arresto administrativo, o sea, no debe establecer el arresto administrativo como una sanción, sin antes haber fijado una de tipo económico que puede o no, ser pagada por el infractor y solo en caso de que no la pague, se le aplique el arresto.

(15) Idem. Pág. 1012.

(16) Burgoa Orihuela, Ignacio. "Las Garantías Individuales". 9a. Edición. Editorial Porrúa S.A.. México 1991. Pág. 649.

3.2. ANALISIS DEL TITULO QUINTO, CAPITULO SEGUNDO DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 17 CONSTITUCIONAL.

El Artículo 17 Constitucional dispone en su segundo párrafo que toda persona tiene derecho a que se le administre justicia por tribunales que estarán expeditos para impartirla en los plazos y términos que fijen las leyes, emitiendo su resolución de manera pronta, completa e imparcial, Asimismo el artículo 14 Constitucional en su párrafo segundo establece que: "Nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho". Por lo anterior y considerando lo comentado en el punto mediato anterior de este Capítulo, podemos establecer que para que sea sancionado un infractor ya sea con multa o con arresto administrativo, previamente se le debe de llevar un procedimiento dentro del cual se respeten las garantías de seguridad jurídica de todo gobernado, ya mencionadas, (artículo 14 y 17 Constitucionales), otorgándole en virtud de audiencia, el derecho de defenderse antes de ser sancionado, así, al mismo tiempo se estaría dando a la autoridad la facultad de valorar tanto la magnitud o gravedad de la infracción, las consecuencias de la misma, la responsabilidad y condiciones económicas del infractor, así como también las pruebas que se le ofrezcan, como testimoniales, como peritajes de tránsito o dictámenes médicos etc.. En otras palabras esto

sería el dar tanto la libertad a la Autoridad de valorar las circunstancias para emitir una sanción justa, como el darle al infractor el derecho a ser oído y valorado dentro de un procedimiento establecido, salvaguardando así las garantías de seguridad jurídica de todo individuo.

Por otro lado, el que el reglamento de tránsito por su naturaleza jurídica emane de la facultad reglamentaria, con que cuenta el Poder Ejecutivo de la Nación (artículo 89, fracción I), para emitir disposiciones que prevea la exacta observancia de las leyes que expida el Congreso de la Unión; no exime al reglamento de no establecer la autoridad responsable la cual deberá conocer de las infracciones al mismo, ya que si bien es cierto que el reglamento de tránsito habla de los agentes de tránsito como autoridades responsables de la imposición de infracciones por actos contrarios al reglamento, también lo es que en ninguno de sus artículos, ni dentro de su título quinto capítulo segundo, ni en ningún otro apartado dispone ante que autoridad deberá remitirse a los infractores del reglamento de tránsito; solo establece en su artículo 64, que los agentes de tránsito que remitan a un conductor ante un juzgado cívico, sin que medie infracción de tránsito alguna o remitan un vehículo a un depósito sin causa se les aplicarán las sanciones administrativas correspondientes, artículo que solo interpretándolo a contrario sensu se puede deducir que la autoridad responsable de conocer de las infracciones del reglamento es el juez

cívico, asimismo tampoco se refiere a que sanciones administrativas se harán acredores los agentes que violen el contenido de este artículo. En tal sentido el artículo 103 en su último párrafo, señala que independientemente de la multa a que se refiere la tabla de sanciones pecuniarias los agentes pondrán a disposición del Juez Cívico de la jurisdicción correspondiente a quienes incurran en determinadas infracciones, (contempladas en los artículos 59, fracción III, 99, 100 y 102), dejando de establecer el procedimiento que se llevara ante el Juez Cívico y la forma en que se le pondrá a disposición al conductor y los derechos de éste último ante esta autoridad. Por lo que estaríamos frente a una clara violación a lo dispuesto por el artículo 17 constitucional respecto de que toda persona tiene derecho a que se le administre justicia pronta, completa e imparcial y aún más en ausencia de la garantía jurídica de que toda persona no podrá ser privada de la vida de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, si no mediante un juicio en el que tenga el derecho a ser escuchado y valorado en respectiva audiencia de ley (audiencia constitucional) la cual otorga el artículo 14 constitucional segundo párrafo, razón que se funda en la siguiente tesis jurisprudencial:

"Facultad reglamentaria. incluye la creación de autoridades y la determinación de las que específicamente ejercerán las facultades concedidas. Está dentro de la facultad reglamentaria otorgada al Presidente de la República por el

artículo 89, fracción I, de la Constitución, el crear autoridades que ejerzan las atribuciones asignadas por la ley de la materia a determinado organismo de la Administración Pública; igualmente, se encuentra dentro de dicha facultad el determinar las dependencias u órganos internos especializados a través de los cuales se deben ejercitar las facultades concedidas por la ley reglamentada. Además, al tratarse de un organismo que forma parte de la Administración Pública, aún cuando sea un organismo descentralizado, es precisamente el Presidente de la República, titular de esa administración, quien constitucionalmente está facultado (artículo 89, fracción I) para determinar los órganos internos que ejercerán las facultades otorgadas por la ley a efecto de hacer posible el cumplimiento de esta." (17) Tesis jurisprudencial que evidentemente aclara que es el Presidente de la República en uso de su facultad reglamentaria, quien emite disposiciones reglamentarias de una ley que emana del Congreso de la Unión, al mismo tiempo debe de ejercitar esa facultad para designar las autoridades responsables de vigilar el cumplimiento de esa facultad ejercitada en el reglamento emitido. Así, en virtud de que el Reglamento de Tránsito, sea emitido por una autoridad local, quien en este caso es la Asamblea Legislativa (artículo 122 constitucional, inciso c, base primera, fracción V, inciso j), o por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal (artículo 122 Constitucional, inciso C, base

(17) Góngora Fimentel, Genaro David, et. al., ob. cit., pág 687.

segunda, fraccion II, inciso b), tal particularidad, es aún más determinante para establecer claramente la Autoridad u Organo Interno que ejercerá lo contemplado en el ordenamiento emitido, especificando ésto en un apartado especial del mismo.

3.3. ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 89 FRACCION I, CONSTITUCIONAL.

Es de destacar que el Reglamento, es emitido por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, con fundamento en el artículo 122 apartado C, base segunda, fracción II, inciso b), constitucional, siendo también necesario mencionar que los anteriores reglamentos, han sido emitidos en base al artículo 89 fracción I, constitucional y de acuerdo con este numeral la primer facultad y obligación del Presidente de la República, es la de promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia y es en ejercicio de esta facultad por medio de la cual se expide el reglamento de tránsito de 1997, vigente para el Distrito Federal; Ahora bien, es válida la siguiente pregunta (Es conforme a derecho que el Poder Ejecutivo realice actos legislativos dentro de la esfera Administrativa, si el legislar es facultad única y exclusivamente del Poder Legislativo?. A la cual se daría respuesta conforme a la misma Constitución ya que tanto en su artículo 89, fracción primera como en el artículo 71, otorga al Ejecutivo el poder, el primero, de proveer dentro de la Administración Pública la exacta observancia de las leyes que emane del Congreso de la Unión y el segundo, el derecho a iniciar leyes o decretos.

De conformidad con lo anterior y con la siguiente jurisprudencia Reglamentos Administrativos. Facultad del Presidente de la República para expedirlos. su naturaleza. El

artículo 89, fracción I, de nuestra Carta Magna, confiere al Presidente de la República tres facultades: a).- La de promulgar las leyes que expida el Congreso de la Unión; b).- La de ejecutar dichas leyes; y c).- La de proveer en la esfera administrativa a su exacta observancia, o sea la facultad reglamentaria. Es esta última facultad la que determina que el Ejecutivo pueda expedir disposiciones generales y abstractas que tienen por objeto la ejecución de la ley, desarrollando y complementando en detalle las normas administrativas y materialmente legislativas; participa de los atributos de una ley, aunque solo en cuanto ambos ordenamientos son de naturaleza impersonal, general y abstracta. Dos características separan a la ley del reglamento en sentido estricto: este último emana del Ejecutivo, a quien incumbe proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de la ley, y es una norma subalterna que tiene su medida y justificación en la ley. Pero aún en lo que parece común en los dos ordenamientos, es su carácter general y abstracto, sepárandose por la finalidad que en el área del reglamento se imprime a dicha característica, ya que el reglamento determina de modo general y abstracto los medios que deberán emplearse para aplicar la ley a los casos concretos.

Apéndice de 1995, Segunda Sala. Tomo I, parte SCJN. Tesis 2887. Pág. 268. Séptima Época.

En esta tesis se observa que el Presidente de la República se encuentra facultado para expedir disposiciones con la

finalidad de ejecutar un ley emanada del Congreso de la Unión. actividad que se desarrolla a través de los reglamentos, por lo cual se ha denominado facultad reglamentaria, por la que se fijan los medios de aplicación de una ley. Ahora bien, dentro de las tesis que a continuación se transcriben se demuestra claramente que esta facultad reglamentaria es propia y exclusiva del Poder Ejecutivo y asimismo se demuestra que este poder cuenta con la capacidad para fungir como legislador al emitir reglamentos, solo respetando los límites que la misma ley reglamentada contiene:

"Facultad reglamentaria del ejecutivo. El artículo 89, fracción I, de la Constitución Federal ha establecido en favor del Presidente de la República la que se ha denominado facultad reglamentaria, al disponer que debe preveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de la leyes, según lo han reconocido la jurisprudencia y la doctrina mexicana, en la inteligencia de que al ejercitar la función reglamentaria el Ejecutivo realiza materialmente una función legislativa, aunque formalmente debe considerarse de orden administrativo, toda vez que da normas creadoras de situaciones jurídicas de carácter general, abstracto y permanente, que no pueden ser modificadas, si no por otro acto de la misma naturaleza del que la creó. Por lo mismo, es inexacto que la función legislativa esté reservada de modo exclusivo al Congreso de la Unión, ya que constitucionalmente el Ejecutivo está facultado para ejercitarla, al hacer uso de

la facultad reglamentaria y dentro de los límites propios de ésta, que por tener como finalidad el desarrollo de las normas establecidas en la ley reglamentada, no puede contrariar éstas, pero sí adecuarlas a las múltiples situaciones que pueden quedar regidas por ellas.

Tomo CXXII, P.283 Amparo en revisión en materia de trabajo 9,155/45.- Sedas Aguila, S.A. y Coagas.- 13 de octubre de 1954.- Unanimidad de 4 votos.

Facultad reglamentaria. Sus Límites. Es criterio unánime, tanto de la doctrina como de la jurisprudencia, que la facultad reglamentaria, conferida en nuestro sistema constitucional únicamente al Presidente de la República y a los gobernadores de los Estados, en sus respectivos ámbitos competenciales, consiste exclusivamente, dado el principio de la división de Poderes que impera en nuestro país, en la expedición de disposiciones generales abstractivas e impersonales que tiene como objeto la ejecución de la ley, desarrollando y complementando en detalle sus normas, pero sin que, a título de su ejercicio, pueda excederse al alcance de sus mandatos o contrariar o alterar sus disposiciones, por ser precisamente la ley su medida y justificación. informe de 1982, Segunda Sala, p. 105.

Facultad Reglamentaria del Ejecutivo Federal. interpretación de la Fracción I, del Artículo 98, de la Constitución. La facultad reglamentaria que el artículo 89, fracción I, de la Constitución Federal otorga al Ejecutivo

de la Unión para proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de la ley, puede ser ejercitada mediante distintos actos y en diversos momentos, según lo ameriten las circunstancias, sin más límite que el de no rebasar, ni contravenir las disposiciones que se reglamentan, por tanto, no es forzoso que se ejerza tal facultad en un solo acto, por que ello implicaría un restricción no consignada en el precepto Constitucional.

Amparo en revisión 7,026/77.- Socorro Avila Hernández.- 26 de octubre de 1978.- Unanimidad de 4 votos.- Ponente: Secretario: Jaime C. Ramos Carreón.- Informe de 1978, Segunda Sala, p.60." (18).

En este sentido y por lo que se ha señalado, se puede decir que para la existencia de un Reglamento de Tránsito, es lógica la observación de que debe de existir una ley que se reglamente, así la siguiente jurisprudencia da contestación a tal hipótesis: " Tránsito. Reglamentación del, en el Distrito Federal. no se requiere la expedición de una ley, sino que basta emitir un reglamento. Resulta errónea la estimación de que las leyes orgánicas y las ordinarias necesitan, por lo general, para poder ser aplicadas, de una ley reglamentaria, y no es, por tanto verdad que el Congreso de la Unión debería aprobar una ley destinada a reglamentar lo artículos 36 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal y 4o. de la

(18) Góngora Pimentel, Genaro David. et al. ob. cit., pág. 686 y 687.

Ley que fija las Bases a que habrá de sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal. Para precisar, desenvolver y pormenorizar las disposiciones legales, no es imprescindible expedir una ley, sino que basta la emisión, por el Ejecutivo, de un reglamento, ya que mediante este último ejercita el Presidente de la República, de conformidad con el artículo 89, fracción I, de nuestro Código Político, la facultad de proveer, en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes. y aunque en las normas legales que se mencionan parecería indicarse que el Departamento del Distrito Federal está facultado para expedir reglamentos relativos al tránsito (siendo que la facultad correspondiente es personal del Presidente de la República, e indelegable), dichas normas deben entenderse en el sentido de que el citado Departamento, sujetándose siempre, estrictamente, a lo que previenen las leyes del Congreso Federal y los reglamentos que expida el Ejecutivo de la Unión, y para llevar a la práctica tanto aquéllas como éstos, puede emitir acuerdos encaminados a hacer que el tránsito de vehículos sea más cómodo y expedito y que se desenvuelvan con mayores garantías para las personas y propiedades.. Segundo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito: Amparo en revisión 705/76. Juan Chavarría Bermejo. 20 de enero de 1977. Unanimidad de votos, Amparo en revisión 25/77. Miguel Blanco Martínez. 28 de enero de 1977. Unanimidad de votos. Amparo en revisión 80/77 Antonia Pérez Espinosa. 28 de enero de 1977. Unanimidad de votos. Amparo en revisión 108/77. Genaro Torres Leyte. 28 de

enero de 1977. Unanimidad de votos. Amparo en revisión 748/76.
Benito Suárez Medina. 28 de enero de 1977. Unanimidad de
votos.

Semanario Judicial de la Federación. Séptima Época.
Tribunal Colegiado de Circuito. Volumen 97-102 sexta parte.
Pág. 378.

Por lo anterior se denota que no es necesaria la existencia de una ley que emane del Congreso de la Unión, para que se emita una disposición reglamentando el tránsito en el Distrito Federal, así como también que la facultad de proveer sobre el tránsito, es propia del Ejecutivo y solo (el Departamento del Distrito Federal), el Gobierno del Distrito Federal, puede emitir acuerdos en tal sentido; luego entonces como ya se dijo este Reglamento se fundamenta en el artículo 122, apartado C, base segunda, fracción II, inciso b) constitucional, el cual refiere en su párrafo sexto que la distribución de competencias entre los Poderes de la Unión y las Autoridades Locales del Distrito Federal, se sujetarán a las siguientes disposiciones: apartado C, El Estatuto de Gobierno del Distrito Federal se sujetará a las siguientes bases; base segunda, respecto al Jefe de Gobierno del Distrito Federal tendrá las facultades y obligaciones siguientes: inciso b) Promulgar, publicar y ejecutar las leyes que expida la Asamblea Legislativa, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta, observancia, mediante la expedición de reglamentos, decretos y acuerdos ...; así se

observa una dualidad en la facultad de la Autoridad para emitir reglamentos, tanto por parte del Ejecutivo, como por parte del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, en materia de tránsito, ya que ambos cuentan con esta potestad solo que el Poder Ejecutivo, en ejecución de las leyes que expida el Congreso de la Unión y el Jefe de Gobierno, proveyendo las leyes que expida la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

Esta facultad reglamentaria en materia de tránsito, para el Poder Ejecutivo se establece tanto en el artículo 89 fracción I, como en el mismo artículo 122 constitucionales, en el apartado B, fracción IV (la cual señala que corresponde al Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes que expida el Congreso de la Unión respecto del Distrito Federal), dejando claramente el ámbito de competencia, siendo sobre las leyes referente del Distrito Fedral, tal ha sido el caso de los reglamentos de tránsito de 1997, 1989 y 1976, los cuales fueron emitidos por el Poder Ejecutivo.

En tal sentido, también en el artículo 122 constitucional, apartado C, base primera, fracción V, inciso J, se fija para la Asamblea Legislativa la facultad de legislar en materia tránsito, quedando así tres autoridades facultadas para emitir un relamento de tránsito: el Poder Ejecutivo, el Jefe de Gobierno del Distrito Fedreral y la Asamblea Legislativa del Distrito Fedral.

3.4. ANALISIS DEL REGLAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 92 CONSTITUCIONAL.

El Artículo 92, de nuestra Carta Magna, a su letra señala que todos los reglamentos, decretos y órdenes del Presidente de la República deberán estar firmados por el Secretario de Estado o Jefe de Departamento Administrativo a que el asunto corresponda y sin este requisito no será obedecido; ahora bien, como ya se ha establecido de acuerdo con el artículo 89, fracción I, de la Constitución el único que puede emitir reglamentos administrativos, proveyendo la exacta observancia de una ley emanada del Congreso de la Unión, es el Presidente de la República, pero uno de los requisitos que debe cumplir tal actividad es el que debe contener la firma (o rúbrica), del Secretario de Estado o Jefe del Departamento Administrativo al cual va encaminada tal reglamentación. requisito sin el cual ese reglamento no tendrá validez para ser acatado por las personas a las que se dirige.

Lo anterior se confirma con lo señalado por la siguiente tesis jurisprudencial que refiere: Reglamentos del Distrito Federal Expedidos por el Presidente de la Republica deben ser refrendados por el Jefe del propio Departamento. Si un reglamento expedido por el Presidente de la República, en ejercicio de las facultades que le confiere el artículo 89, fracción I, constitucional, se circscribe al ámbito del Distrito Federal, solo requiere para su validez del refrendo del Jefe del Departamento del Distrito Federal, pues de

acuerdo con lo establecido en los artículos 92 de la Constitución Federal y 13 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, los reglamentos, decretos y acuerdos expedidos por el Ejecutivo de la Unión deberán ser refrendados por el secretario de Estado o Jefe de Departamento Administrativo respectivo. Amparo en revisión 155/95. Claudia Angélica Feregrino Toris. Cinco Votos. 22 de septiembre de 1995. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: José Manuel Arballo Flores.

Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. Segunda Sala. Tomo II, noviembre de 1995. Tesis: 2a. CV/95.PaG. 312.

Es de observarse que el Reglamento de Tránsito vigente de 1999 para el Distrito Federal, contiene dentro de su apartado especial para las rúbricas correspondiente, la firma del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, la firma del Secretario de Gobierno, la del Secretario del Medio Ambiente, la de el Secretario de Transporte y Vialidad, la del Secretario Seguridad Pública y la de el Secretario de Finanzas del Distrito Federal y no la de el Presidente de la República, lo anterior en virtud de que este ordenamiento fue emitido en ejercicio de la facultad del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, contenida en el artículo 122 apartado C, base segunda, fracción II, inciso b), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

3.5. ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 102, INCISO B, CONSTITUCIONAL.

Ya se ha establecido que el Reglamento de Tránsito vigente para el Distrito Federal, en el Capítulo segundo del Título quinto, fija la autoridad ante la cual los afectados por actos y resoluciones que emitan las autoridades (que aplica el reglamento), podrán acudir, en términos de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal el recurso de inconformidad ante la autoridad competente o en otro caso podrán impugnar las imposiciones de sanciones ante el Tribunal Contencioso Administrativo del Distrito Federal, en términos de la ley que lo rige; asimismo ante cualquier acto ilícito de un agente de tránsito se podrá acudir en queja ante la Secretaría de Seguridad Pública.

En consideración de lo anterior, es factible señalar que todo ciudadano, que se vea afectado en sus garantías individuales, por actos de autoridad o alguna ley, puede acudir a solicitar la protección de la Justicia Federal o en su caso la suspensión del acto reclamado o de molestia, en las vías o procedimientos que marca la Ley de Amparo.

Dentro de este orden de consideraciones, haremos el estudio del Reglamento de Tránsito vigente para el Distrito Federal de acuerdo con el artículo 102, inciso b, Constitucional, el que a la letra dice: Artículo 102.- B. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de los Estados en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán

organismos de protección de los Derechos Humanos que otorga el orden jurídico mexicano, los que conocerán de quejas en contra de actos u omisiones de naturaleza administrativa provenientes de cualquier autoridad o servidor público, con excepción de los del Poder Judicial de la Federación, que violen estos derechos. Formularán recomendaciones públicas autónomas y no vinculatorias y denunciantes y quejas ante las autoridades respectivas ..., así en su tercer párrafo continúa diciendo: ... El Organismo que establezca el Congreso de la Unión conocerá de las inconformidades que se presenten en relación con las recomendaciones, acuerdos u omisiones de los organismos equivalentes de los estados.

Por todo lo anteriormente referido, se puede observar que toda persona que se vea afectado por la aplicación del reglamento de tránsito vigente para el Distrito Federal, cuenta con los medios de defensa que establece el mismo reglamento, como también del juicio de amparo ante las autoridades federales, pero también cuenta con la protección de sus derechos humanos, vigilados por la institución creada para tal finalidad por el Congreso de la Unión, cuando se vean afectados esos derechos por actos u omisiones de naturaleza administrativa, como lo serían los actos de una Agente de Tránsito o un Juez Cívico, en su carácter tanto de autoridades como de servidores públicos. Cabe señalar que el carácter que le da la Constitución a estas Instituciones no es de autoridad sino de vigiladora o protectora de los derechos humanos, las

Cuales emitirán a la autoridad responsable o a su superior jerárquico inmediato, la recomendación respectiva por los actos u omisiones que violen los derechos humanos o prerrogativas de todo individuo.

3.6. ANALISIS DEL REGLAMENTO DE TRANSITO DE 1999, DE ACUERDO
CON EL ARTICULO 122, APARTADO C, BASE PRIMERA, FRACCION V,
INCISO J, CONSTITUCIONAL.

El artículo 122, Constitucional, establece como autoridades locales del Distrito Federal a: la Asamblea Legislativa, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y el Tribunal Superior de Justicia; posteriormente señala que la distribución de competencia entre los poderes de la Unión y las autoridades locales del Distrito Federal se sujetará a las siguientes disposiciones:, y en su apartado marcado con la letra C., refiere que el Estatuto del Gobierno del Distrito Federal se sujetará a las siguientes bases, así, en la base primera enmarca lo respectivo a la Asamblea Legislativa, base dentro de la cual en su fracción V, contiene que la Asamblea legislativa, en los términos del Estatuto de Gobierno, tendrá las siguientes facultades, enumerandolas por incisos, y en el inciso j). señala que tendrá la facultad de legislar en materia de planeación del desarrollo, en desarrollo urbano, particularmente en uso de suelo; preservación del medio ambiente y protección ecológica; vivienda; construcciones y edificaciones; vías públicas, tránsito y estacionamientos; adquisiciones y obras públicas; y sobre explotación, uso y aprovechamiento de los bienes del patrimonio del Distrito Federal.

Todo lo anterior fundamenta, que la facultad constitucional, para legislar en materia de tránsito en el Distrito Federal la tiene la Asamblea Legislativa, lo anterior

en relación con el contenido en el punto tercero de este trabajo, se puede observar; que tanto el Presidente de la República, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y la Asamblea Legislativa; tienen la facultad de emitir ordenamientos encaminados a mejorar el tránsito en la vía pública del Distrito Federal; cabe señalar que existen diferencias claras entre estas facultades, el ejercicio de la facultad reglamentaria del Presidente de la República, es proveyendo en la esfera de la Administración la exacta observancia de una ley que emana del Congreso de la Unión o en otro supuesto, por la sola emisión de una disposición, en ejercicio de su facultad reglamentaria sin la previa existencia de una ley emanada del Congreso de la Unión; por otro lado la facultad de legislar respecto del tránsito del Distrito Federal, con que cuenta la Asamblea Legislativa, de acuerdo con el inciso j), del artículo constitucional citado, tiene esa facultad y la puede ejercer sin tener que observar las leyes emanadas del Congreso de la Unión.

Las siguientes tesis jurisprudenciales, aunque hablan del artículo 73, constitucional, fracción V, la cual se encuentra derogada; encuadran la misma hipótesis que se establece dentro del artículo 122, apartado C, base primera, fracción V, inciso J), Constitucional. Así, estas tesis, robustecen lo considerado en el párrafo anterior: Tránsito del Distrito Federal, Reglamento de. La Asamblea de Representantes del Distrito Federal esta facultada para Expedirlo. El texto

vigente del artículo 73, fracción VI, de base 3a., apartado A, de la Constitución Federal, otorga facultades de carácter legislativo a la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, entre otras, para dictar bandos, ordenanzas y reglamentos de policía y buen gobierno que, sin contravenir lo dispuesto por las leyes o decretos expedidos por el Congreso de la Unión para el Distrito Federal, tengan por objeto atender las necesidades que se manifiesten entre los habitantes del propio Distrito Federal, en materias de educación; salud y asistencia social; abasto y distribución de alimentos; mercados y rastros; establecimientos mercantiles; comercios en la vía pública; recreación; espectáculos públicos y deportes; seguridad pública; vialidad y tránsito, etcétera. De ello se sigue que la Constitución otorgó a la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, una facultad materialmente legislativa, a través de los reglamentos que menciona, que deben distinguirse por su naturaleza especial, de aquéllos a que alude el artículo 89, fracción I, de la propia ley Suprema, que se refiere a los que expide el Presidente de la República, para proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes que expide el Congreso de la Unión. La diferencia radica en que, al no ser la Asamblea de Representantes la encargada de aplicar la ley, que es lo que justifica la facultad reglamentaria del Ejecutivo, las funciones de aquéllas se acercan más a las legislativas que a las administrativas. Esto es, se está en presencia de un órgano legislativo sui géneris, en la medida

de que puede expedir normas generales, al dictar sus reglamentos, con la única limitación de que se refieran a las materias señaladas en el artículo 73, fracción VI, base 3a., apartado A, constitucional, y de que no contravenga las disposiciones de las leyes emanadas del Congreso de la Unión destinadas al Distrito Federal. Luego entonces, la Asamblea de Representantes del Distrito Federal tiene facultades para expedir el Reglamento de tránsito del Distrito Federal, sin que para ello tuviese que existir previamente una ley del Congreso de la Unión acerca de esa materia, como si fuese un reglamento basado en el artículo 89, fracción I, constitucional, pues la materia a reglamentar está comprendida en el artículo 73, fracción V, base 3a., apartado A, de la Carta Magna, que contempla expresamente la reglamentación por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, en materia de vialidad y tránsito. Amparo en revisión con facultad de atracción 1055/94. Felipe de la Mata Pizaña. 10 de octubre de 1994. Unanimidad de cuatro votos. Presidente Atanasio González Martínez, quien hizo suyo el asunto del ponente Noé Castañón León. Secretario: Jorge Ferrera Villalobos.

Semanario Judicial de la Federación. Octava Época. Segunda Sala tomo: XIV-Diciembre. Tesis: 2a. XXIV/94. Pág. 49.

Tránsito, Reglamento de, del Distrito Federal. Fundamentación y Motivación. Conforme a la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación por Fundamentación y Motivación de un acto legislativo se debe entender la

circunstancia de que el órgano que expide la ley esté constitucionalmente facultado para ello y cuando las leyes que emite se refieren a relaciones sociales que requieren ser jurídicamente reguladas. Por tanto, aplicando estos principios al reglamento del Distrito Federal, que contiene reglas relativas a la regulación de la vialidad y tránsito en el Distrito Federal, emitidas por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal con apoyo en las facultades que le otorga la base 3a., inciso A), de la fracción VI, del artículo 73. constitucional, debe estimarse que el reglamento en cuestión sí reúnen los requisitos de fundamentación y motivación legales toda vez que la Asamblea de representantes del Distrito Federal está constitucionalmente facultada para expedirlos y lo hizo dentro de los límites de sus atribuciones atribuciones, ya que tiene el carácter de un reglamento de policía y buen gobierno.

Primer Tribunal Colegiado en materia Administrativa del primer circuito. Amparo en revisión 941/93. Jacovo Alfie C., 15 de julio de 1993. Unanimidad de votos. Ponente: Luis María Aguilar Morales. Secretaria: Luz Cueto Martínez.

Tribunal Colegiado de Circuito. Semanario Judicial de la Federación. Tomo: XII-Abril. Octava Época. Pág. 459.

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal expedido por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, es de carácter autónomo. Nuestro orden jurídico admite la existencia

de reglamentos autónomos que no dependen, para su validez, de la existencia previa de una ley a la que se encuentren vinculados, sino que tienen vida jurídica propia, este es el caso del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, que regula la vialidad y tránsito en el Distrito Federal, por que fue emitido por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal conforme a las facultades que, para dictar reglamentos de policía y buen gobierno en diversas materias, como las relativas a la vialidad y tránsito, expresamente le confiere la base 3a., inciso a), de la fracción VI, del artículo 73 constitucional; esto es, se trata de un reglamento autónomo con vida jurídica propia. Primer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito. Amparo en revisión 941/93. Jacobo Alfie Cassab. 15 de julio de 1993. Unanimidad de votos. Ponente: Luis Maria Aguilar Morales. Secretaria: Luz Cueto Martínez.

Semanario Judicial de la Federación. Segunda Sala. Octava Epoca. Tomo XIV-Diciembre. Tesis. 2a XXIV/94. Pág. 49.

Así, se desprende que la Asamblea de Representantes cuenta con la facultad constitucional de legislar en materia de tránsito del Distrito Federal. lo que en la constitución vigente se contempla en el artículo 122, apartado c), base primera. fracción V, inciso j) facultad que se ejerce a la par con la facultad reglamentaria del Presidente de la Republica (artículo 89 fracción I, constitucional), y la facultad reglamentaria del Jefe de Gobierno del Distrito Federal

(artículo 122 constitucional, apartado C, base segunda, fracción II, inciso b), cada una con sus respectivas características, sin contravenir las leyes expedidas por el Congreso de la Unión.

CAPITULO 4

LA NECESIDAD DE REFORMAR EL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

4.1. NECESIDAD DE ADECUAR LAS SANCIONES QUE ESTABLECE EL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL, DE ACUERDO CON LA CONSTITUCION.

Dentro de este trabajo, ha quedado establecido el tipo de sanciones que refiere el reglamento de transito de 1999 para el Distrito Federal, las cuales van de: 5, 10, 15, 25 y 30 veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, (contempladas dentro del Título Quinto, Capítulo 1, de las sanciones, en su tabla de sanciones pecuniarias), así tenemos que aparte de estas multas, también se fija el arresto administrativo incommutable de 12 a 36 horas, por lo tanto se señalan dos tipos de sanciones pecuniarias y arresto administrativo, en este ordenamiento.

Comenzaremos hablando de las sanciones pecuniarias, las cuales se fundamentan dentro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo 21, al establecer este, que compete a la autoridad administrativa la aplicación de sanciones por las infracciones a los reglamentos gubernativos y de policía, las que únicamente consistirán en multa o arresto hasta por treinta y seis horas; se observa que este artículo constitucional, no fija un mínimo y un máximo en número de las multas que señala, siendo que el reglamento fija como monto mínimo de 5 veces el salario mínimo y como monto máximo el de 30 veces; particularizando el monto fijo

para cada infracción, dejando un porcentaje establecido, como por ejemplo: por no detener la marcha del vehículo cuando un agente de tránsito lo indique, la sanción es de treinta veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, estos montos al quedar fijos en el reglamento, no se está valorando o considerando la gravedad del ilícito o infracción y las condiciones económicas del infractor y su grado de responsabilidad en la conducta prohibida; dejándose de imponer razonablemente la sanción en cada caso en concreto.

Así, en las infracciones que refiere este orden legal, se adopta un sistema de montos fijos generalizado para todos los que lo contravengan, imponiendo sanciones iguales para todos, dando lugar a multas excesivas las cuales prohíbe el artículo 22, constitucional, al disponer que: quedan prohibidas las penas de mutilación y de infamia, la marca, los azotes, los palos, el tormento de cualquier especie, la multa excesiva, y decimos que se da lugar a multas excesivas, como ya lo hemos comentado una multa de treinta veces el salario mínimo, no significa lo mismo para un obrero, jornalero, trabajador, trabajador no asalariado o persona desempleada, que para una persona económicamente potencial, pues tal sanción para los primeros sería excesiva ya que significaría una quincena o un mes de trabajo y para los segundos un día o unas horas.

En este sentido el artículo 21 Constitucional refiere que:
... Si el infractor fuese jornalero, obrero o trabajador, no podrá ser sancionado con multa mayor del importe de su jornal

o salario de un día y que tratándose de trabajadores no asalariados la multa no excederá del equivalente a un día de su ingreso ...: cabría hacer la pregunta siguiente: (Podemos hacer distinciones de clases sociales al aplicar una sanción, no todos somos iguales ante la ley?. Lo que es indiscutible es el que todos seamos iguales ante la ley: pero lo que sería la excepción a esta regla; es el derecho con que cuentan en este caso la clase obrera, los jornaleros, trabajadores no asalariados (trabajadores por destajo) y trabajadores; a no ser sancionados con multas que excedan de un día de su salario o ingresos, por lo que en el reglamento de tránsito debe contemplar esta disposición constitucional, dando derecho a estas clases sociales a no ser sancionadas con multas excesivas, además fijando un sistema de sanciones pecuniaras en el que cada infracción vaya de un mínimo a un máximo y dejando a la autoridad la facultad de imponer la sanción en su mínimo, máximo o en el monto intermedio, ya que de lo contrario solo la multa se puede ajustar si el infractor hace valer su circunstancia social imponiendo la sanción ante otra instancia y no ante la autoridad que la impone, pues esta no cuenta con pleno albedrío para valorar las circunstancias. En tal forma los montos de las sanciones en veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal se deben fijar en mínimos y máximos para cada infracción por ejemplo:

por no obedecer la señal	monto
de alto en un semáforo.....	de 10 a 15

Permitiéndole, a la autoridad la facultad de sancionar al

infractor con un monto equivalente a consideracion de las causas que originaron la infraccion, la gravedad del ilicito, el monto de la infraccion y las condiciones economicas del infractor.

Continuaremos refiriendo sobre el arresto administrativo, de doce a treinta y seis hora que establece el reglamento de tránsito vigente, ya que como lo señalamos anteriormente esta fundamentado en el artículo 21 constitucional: pero este numeral refiere que: si el infractor no pagare la multa que se le hubiese impuesto, se permutara esta por el arresto correspondiente que no excedera en ningun caso de treinta y seis horas, quedando asi claramente que una multa se puede cambiar por el arresto de treinta y seis horas o en tal caso se puede cambiar una parte faltante de una multa por el arresto correspondiente, en tal sentido el reglamento en su artículo 102 especifica que procederá el arresto administrativo inconvertible de doce a treinta y seis horas al conductor que conduzca con una cantidad de alcohol en la sangre superior a los gramos y miligramos señalados en el primer y segundo párrafo del artículo 100...: contraviniendo de esta manera al citado artículo constitucional, ya que al fijar la inconvertibilidad del arresto se viola lo que dispone pues este si contempla que el arresto sea convertible por la multa o viceversa; además no se debe fijar primero un arresto y posteriormente una multa pecuniaria ya que al fijar la detencion inconvertible se esta dejando al particular sin el

derecho de optar por una sanción pecuniaria con la cual podría cubrir la infracción cometida al reglamento. En tal sentido el artículo 102 del Reglamento de Tránsito, debe contener la permutabilidad del arresto administrativo por multa pecuniaria, debiendo quedar de la siguiente manera:

ARTICULO 102.- Procedera el arresto administrativo de 12 a 36 horas, al conductor que conduzca con una cantidad de alcohol en la sangre superior a los gramos y miligramos señalados en el primer y segundo parrafo del artículo 100 de este Reglamento o bajo la influencia, medicamente comprobada, de enervantes, estupefacientes o sustancias tóxicas o psicotrópicas, de conformidad con lo dispuesto en el primer parrafo del artículo 99 de este reglamento, este arresto administrativo será permutable por multa pecuniaria de 5 a 20 veces el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, a consideración de las evaluaciones que previamente haga el Juez Civico que imponga el arresto administrativo.

Además, se debe establecer el derecho al particular de que se defienda o aporte pruebas en cierta instancia a la autoridad para que le sea impuesta su sanción y a la autoridad la libertad de valorar las circunstancias del caso, la responsabilidad del infractor y su situación económica; para imponer la correspondiente multa o detención.

4.2. NECESIDAD DE ESTABLECER ARTICULOS DE SUMA IMPORTANCIA PARA UNA CORRECTA APLICACION DEL NUEVO REGLAMENTO DE TRANSITO. ASI COMO ESTABLECER INSTITUCIONES DE DEFENSORIA Y REPRESENTACION SOCIAL, PARA SU EQUITATIVA Y EFICAZ APLICACION.

Dentro de este apartado estableceremos los articulos que consideramos importantes para una mejor aplicacion de este ordenamiento juridico, asi, como el que se fijen instituciones vigiladoras de los derechos de los infractores a este Reglamento.

En primer lugar se debe contemplar dentro del Titulo Quinto, De las Sanciones y Medios de Impugnacion un articulo en el que se fije el derecho constitucional con el que cuentan los obreros, trabajadores, jornaleros, etcetera, de no ser sancionados con multa mayor del importe de su jornal o salario de un dia va que el reglamento no debe dejar de establecer disposiciones constitucionales, por ser estas los maximos ordenamientos juridicos y que un reglamento no debe dejar de observarlos; por lo tanto se debe establecer dentro del Titulo Quinto de las acciones y medios de impugnacion en lo que seria el articulo 106, esta garantia constitucional en los siguientes terminos:

ARTICULO 107.- Si el infractor a este Reglamento, fuese jornalero, obrero o trabajador, no podra ser sancionado con multa mayor del importe de su jornal o salario de un dia, tratandose de trabajadores no asalariados la multa no excedera del equivalente a un dia de su ingreso.

Asimismo, como ya se ha mencionado se debe fijar la conmutabilidad del arresto administrativo de 12 a 36 horas, por una sanción pecuniaria, previa valoración que la autoridad lleve a cabo, en la que tome en cuenta las circunstancias del caso y la responsabilidad del infractor; modificación que se deba hacer al artículo 102 del reglamento de tránsito del Distrito Federal.

En tal razón, se deben establecer artículos dentro de ese mismo Título Quinto en los que se refieran los procedimientos a seguir ante la autoridad competente por medio de los cuales se permita al infractor, la garantía de audiencia y el que se le administre justicia de manera pronta, completa e imparcial (Artículo 14 y 17 constitucionales), especificando claramente quien será competente para conocer de las infracciones de tránsito, su manera de proceder, la forma en que se llevara a cabo la valoración de la infracción o el libre albedrío de estos, para esa valoración, los montos mínimos y máximos sobre los cuales se pasaran para imponer la multa, así como los tiempos y formas en los que esta autoridad emitirá su resolución, quedando de este modo salvaguardados los derechos de los particulares ante las actuaciones de la autoridad. En este caso en la tabla de sanciones pecuniarias del artículo 103, del reglamento de tránsito vigente, en la que se fijan los montos de las multas o sanciones que corresponda a cada infracción, se deben establecer como ya ha quedado mencionado, en montos

mínimos y máximos: en virtud de que, la autoridad al fijar, a un infractor la sanción correspondiente por contravenir el reglamento, pueda determinarla valorando las circunstancias y aplique la mínima, la intermedia o la máxima sanción al particular o infractor.

En relación con lo anteriormente planteado en el proceso que se fije para la correcta aplicación del Reglamento además de establecer los medios por los que un particular se le respete el derecho a defenderse, su garantía de audiencia y el que se le administre justicia; también se debe fijar que para tal fin este se encuentre asistido por personas que defiendan o protejan su derechos, conociendo o interviniendo en circunstancias que vulneren sus derechos o en su caso personas que le procuren la asistencia de vigilar por su persona o cosas, tal y como se contempla en artículo 102, inciso B, Constitucional, el cual da vida a organismos que protejan los derechos humanos que otorga el orden jurídico mexicano, en razón de que sean violados por actos u omisiones provenientes de una autoridad o servidor público; quedando de esta forma correctamente establecido en el proceso a seguir por la autoridad que conozca de las infracciones, la manera en que a un infractor se le administre justicia, ya que además de que debe de ser pronta, completa e imparcial (artículo 17 constitucional), debe ser en todo sentido salvaguardando los derechos de un infractor a ser asistido por persona que proteja sus derechos humanos o sus garantías constitucionales,

antes de que la autoridad emita su resolución final, haciendo más equitativa y eficaz la aplicación del reglamento de tránsito. Asimismo, como también ya se ha mencionado, en ningún apartado de este Reglamento se fija exactamente la autoridad que conocerá de las infracciones al mismo, en tal razón se debe de establecer un apartado especial para fijar además de todo lo anteriormente señalado, el juzgador que será competente y ante quien se pondrá a disposición a los infractores que contravengan el Reglamento y quien se les sujetara al proceso, que se ha venido señalado.

Todo lo anterior se encuadraría en el Título Quinto: de las sanciones y medios de impugnación, en el Capítulo I, de las sanciones: correspondiéndole el numeral 107, quedando de la siguiente manera:

ARTICULO 108.- La autoridad competente para conocer de las infracciones a este Reglamento es el Juez Civico de la circunscripción territorial en la que se cometa la infracción, así como también para la imposición de las multas, para lo cual previamente valorara la gravedad de la infracción cometida, el grado de responsabilidad del infractor en la conducta omitida o prohibida y la condición económica del infractor; haciéndole saber al infractor en audiencia previa a la imposición de la multa definitiva: la causa de su detención, la infracción y el monto mínimo y máximo que corresponde a la infracción, así como el derecho con el que cuenta en caso de que fuese obrero, jornalero, trabajador o

trabajador no asalariado, a no ser sancionado con multa mayor del importe de su jornal, salario o ingresos de un día; permitiendole en la audiencia ofrecer argumentos o pruebas por su propio derecho o asistido por persona autorizada para hacerlo o en su caso en la audiencia se le designara defensor de oficio, quien solamente observara la actuacion de la autoridad conforme al contenido de este articulo.

También, se debe de establecer dentro del reglamento, en su tabla de sanciones pecuniarías, la infracción y el monto de la multa, al que infrinja lo que refiere el artículo 51 sobre que todo vehiculo que circule en el Distrito Federal debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil, ya que no se establece ninguna sanción a quien no cuente con este seguro, asimismo, se deben establecer en esta tabla de sanciones las fracciones III, IV, XII, XIV, XV Y XVI, del artículo 82, ya que son a las únicas fracciones de este artículo a las que no se les fija multa alguna, dejando fuera de una sanción a quien las infrinja; siendo la sanción que se les fije con un monto mínimo y en monto máximo.

Por otra parte se debe de insertar un artículo en el que se contemplen todos los tipos de señalizaciones que regulan el tránsito en la vía pública de peatones y conductores, con la finalidad de que todas las señalizaciones sin excepción, se encuentran en el contenido del Reglamento y así se pueda sancionar a quien no las obedezca o acate, así este artículo deberá quedar insertado dentro del Título Cuarto. De la

Vialidad y del Tránsito; en el Capítulo I. de las normas generales de circulación quedando de la siguiente forma:

ARTICULO 73.- Las señales de tránsito se clasifican en preventivas, restrictivas e informativas:

I.- Las preventivas tienen por objeto advertir la existencia y naturaleza de un peligro o el cambio de situación en la vía pública. Dichas señales tendrán fondo de color amarillo con caracteres negros.

II.- Las restrictivas tienen por objeto indicar determinada limitación o prohibición que regulan el tránsito. Dichas señales tendrán fondo color blanco con caracteres negros, excepto la de alto que tendrá fondo rojo y textos blancos. y

III.- Las informativas tienen por objeto servir de guía para localizar o identificar calles o carreteras, así como nombres de poblaciones y lugares de interés, con servicios existentes. Dichas señales tendrán un fondo de color blanco o verde, tratándose de señales de destino o de identificación y fondo azul en señales de servicios, los caracteres serán en blanco en señales elevadas y negros en todos los demás.

Lo anterior se debe acompañar con las ilustraciones de cada uno de los tipos de señalizaciones que se encuentren vigentes, tal y como lo disponía el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de 1989.

En tal sentido se debe de establecer dentro del artículo 2, el vocablo depósito, ya que no cuenta con tal; además se debe

contemplar la ubicación de todos y cada uno de los depósitos vehiculares dentro del Distrito Federal, así el particular conocera el lugar en donde se encuentre su vehículo. Entendiendo por Deposito Vehicular: todo aquel lugar que la Secretaria de Transporte y Vialidad, designe para la retención de un vehículo en el que se cometa alguna infracción al Reglamento que amerite su detención.

En estos términos se debe establecer en el artículo tercero, la clasificación de los vehículos tanto por su peso, como por su uso, a su vez por sus uso en : particulares, mercantiles y públicos; quedando mejor clasificados todos los vehículos que circulan en el Distrito Federal.

COMENTARIO.

Dentro de este apartado, hemos mencionado la necesidad de Reformar el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, pero es necesario hacer mención de la necesidad de reformar la Ley de Transporte del Distrito Federal, ya que esta Ley que por medio del Reglamento de Tránsito regula su mejor aplicación y como ya se ha comentado estos dos ordenamientos se contraponen en diversos puntos como los montos de las multas que fijan para una misma infracción, así como el no fijar la autoridad competente para conocer de las infracciones, etcetera.

Además, como se menciona en el Capítulo Uno del presente trabajo, el Reglamento ante la Ley es un ordenamiento subordinado, ya que la abrogación, derogación o reforma de la Ley significa la misma situación para el Reglamento, siendo que de acuerdo a la jerarquización de los ordenamientos jurídicos; la Constitución es limitante de la Ley y está lo es del Reglamento.

Así, es evidente la necesidad de reformar los dos ordenamientos jurídicos en mención, con la finalidad de contar con disposiciones adecuadas a la vialidad y tránsito actuales, las cuales no contengan deficiencias o incongruencias, para poder hacerlas cumplir eficientemente.

C O N C L U S I O N E S.

PRIMERA.- Hemos elaborado este trabajo en el carácter de postgraduados de la licenciatura en derecho y de ciudadanos preocupados por el presente y futuro de nuestra ciudad, así como de observadores de la realidad de la misma con el objeto de aportarle un beneficio social.

SEGUNDA.- Hace algunos años el hablar de un reglamento de tránsito que regulara todos los apartados que el actual reglamento contempla, quizá sería hablar de situaciones no imaginables, pero al correr de los años este reglamento ha pretendido ir regulando el tránsito en la ciudad y el actual procurará fijar las reglas más actualizadas y eficientes para controlar la actividad de quienes circulan libremente en el Distrito Federal, ciudad por la cual transitan aproximadamente 30 millones de personas en alrededor de cuatro y medio millones de vehículos (microbuses, taxis, autos particulares, tolerados, etcétera).

TERCERA.- Es evidente que el Reglamento de Tránsito para nuestra ciudad es un ordenamiento de suma importancia puesto que es el medio por el cual se regula la seguridad vial de los ciudadanos (menores de edad, personas de edad avanzada, personas con discapacidad y peatones en general, conductores de vehículos motorizados, pasajeros, entre otros) el cual debe ser exactamente claro, sin ningún error en su contenido y modo de aplicación.

CUARTA.- Si bien es cierto, que en el Distrito Federal existe un Reglamento de Tránsito, también lo es que, este no contempla disposiciones constitucionales de máxima importancia para la aplicación del mismo, tal y como es el derecho que refiere el artículo 21 constitucional, a los obreros, jornaleros, trabajadores y trabajadores no asalariados, a no ser sancionados con multa mayor del importe de su jornal, salario o ingreso de un día.

QUINTA.- Por la importancia del Reglamento de Tránsito se debe establecer claramente en el mismo, el Juzgador competente a quien corresponderá vigilar la correcta aplicación del mismo, ya que no se fija clara y exactamente que autoridad tiene a su cargo esta tarea.

SEXTA.- Debido a las circunstancias que se viven en la Ciudad es necesario y de forma urgente que se de cumplimiento por parte de las autoridades a los programas de educación que establece el Reglamento de Tránsito los cuales ayudarían a que la ciudadanía conozca mejor los lineamientos de este mismo ordenamiento.

SEPTIMA.- Si bien es cierto, que el artículo 89, fracción primera constitucional y el artículo 122, apartado B, fracción III, establecen la facultad reglamentaria del Poder Ejecutivo Federal; también lo es que, en el artículo 122, apartado C, base primera, fracción V, inciso J constitucional, fija que la Asamblea Legislativa del Distrito Federal puede legislar en

materia de tránsito y asimismo, el artículo 122 de este mismo ordenamiento legal en su apartado C, base segunda, fracción II, inciso B, establece la facultad reglamentaria del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, quedando así, triplicada la facultad de regular el tránsito en el Distrito Federal, tanto para el Ejecutivo Federal, como para el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, como también para la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

OCTAVA.- En este análisis procuramos realizar una crítica y una comparación; así como emitir una propuesta, la cual va encaminada a aportar o resaltar circunstancias que no se contemplan en el Reglamento de Tránsito, con la finalidad de numerarlas para que puedan ser reflexionadas y así consientizar la importancia de estas, en el contenido de este ordenamiento y en la aplicación del mismo.

NOVENA.- En el presente trabajo, se propone una Legislación adecuada del Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, tomando en consideración las disposiciones Constitucionales, las necesidades de la población y las condiciones en que se encuentra actualmente la ciudad.

DECIMA.- El Reglamento de Tránsito, requiere una difusión masiva dentro de la población, de los derechos y obligaciones de conductores, transeúntes y autoridades viales, para evitar diversos problemas como: la corrupción, accidentes viales, contaminación ambiental, el robo de vehículos, entre otros.

DECIMAPRIMERA.- Es necesario el reformar el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, así como la Ley que esté regula, con la finalidad de adecuar los dos ordenamientos, para su mejor aplicación, pues no podemos olvidar el principio de primacía entre una Ley y un Reglamento.

DECIMASEGUNDA.- Es posible adecuar el marco normativo del tránsito en el Distrito Federal, conjuntando todos los documentos que lo regulan, para hacerlos mucho más eficientes y que todas las Autoridades competentes en la materia, colaboren para su elaboración, para evitar incongruencias y deficiencias en los mismas, previniendo así, dar lugar a problemáticas difícilmente erradicables para la ciudad, como lo es el tráfico vehicular y las marchas o manifestaciones.

DECIMATERCERA.- Con las reformas que se proponen al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal pretendemos salvaguardar los intereses de la comunidad en virtud de que la finalidad de la ley es el bien común, dejando a un lado las arbitrariedades que las autoridades llevan a cabo para proteger sus propios intereses sin tomar en cuenta la afectación que sufren los particulares.

B I B L I O G R A F I A.

- 1.-ACOSTA ROMERO, Miguel. "TEORIA GENERAL DEL DERECHO ADMINISTRATIVO". 13a. Edición. Editorial Porrúa. México 1997.
- 2.-ACOSTA ROMERO, Miguel. "SEGUNDO CURSO DE DERECHO ADMINISTRATIVO". 13a. Edición. Editorial Porrúa. México 1997.
- 3.-BAEZ MARTINEZ, Roberto. "DERECHO CONSTITUCIONAL". 15a. Ed. Editorial Cardenas Editor y Distribuidor. México 1995. 573 p.p.
- 4.-BURGOA ORIHUELA, Ignacio. "DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO". 9a. Ed. Editorial Porrúa. México 1991. 1058 p.p.
- 5.-CASTRO, Juventino. "GARANTIAS Y AMPARO". 12a. Edición. Editorial Porrúa. México 1991. 555 p.p.
- 6.-CUEVA, Mario de la. "TEDRIA DE LA CONSTITUCION". 13a. Edición. Editorial Porrúa. México 1995. 283 p.p.
- 7.-FRASA, Gabino. "DERECHO ADMINISTRATIVO". 7a. Edición. Editorial Porrúa. México 1993. 352 p.p.
- 8.-MARTINEZ DE LA SERNA, Juan Antonio. "DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO". 15a. Edición. Editorial Porrúa. México 1993. 447 p.p.
- 9.-MARTINEZ VERA, Rogelio. "NOCIONES DE DERECHO ADMINISTRATIVO". 14a. Edición. Editorial Banca y Comercio. México 1991. 299 p.p.
- 10.-MORENO, Daniel. "DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO". 15a. Edición. Editorial Pax México. México 1990. 639 p.p.
- 11.-OLIVERA TORO, Jorge. "MANUAL DE DERECHO AMINISTRATIVO". 24a. Edición. Editorial Porrúa. México 1993. 370 p.p.
- 12.-QUINTANA LINARES. "DERECHO CONSTITUCIONAL". TOMO IV 12a. Edición. Editorial Porrúa. México 1987. 1677 p.p.

13.- SHMITT, Carl. "TEORIA DE LA CONSTITUCION". 13a. Edición. Editorial Porrúa. México 1993. 457 p.p.

14.-SERRA ROJAS, Andrés. "DERECHO ADMINISTRATIVO". 19a. Edición. Editorial Porrúa, México 1998, 450 p.p.

15.-TENA RAMIREZ, Felipe. "DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO". 16a. Edición. Editorial Pax México. México 1991. 639 p.p.

16.-PALOMAR DE MIGUEL, Juan. "DICCIONARIO PARA JURISTAS". Editorial Mayo. México 1981. 2354 p.p.

17.-GONGORA PIMENTEL, Genaro David. "CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". 13a. Edición. Editorial Porrúa. México 1997. 1043 p.p.

LEGISLACION.

- 1.-CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Editorial Porrúa. México 1999.
- 2.-LEY SOBRE JUSTICIA EN MATERIA DE FALTAS DE POLICIA Y BUEN GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL. Editorial Porrúa. México 1997.
- 3.-LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL. Editorial Porrúa. México 1999.
- 4.-REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL. Editorial Porrúa. México 1989.
- 5.-REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL. Editorial Sista. México 1997.
- 6.-REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL. Editorial Sista. México 1999.
- 7.-LEY DE JUSTICIA CIVICA PARA EL DISTRITO FEDERAL. Editorial Sista. México 2000.
- 8.-LEY DE TRASPORTE DEL DISTRITO FEDERAL. Editorial Porrúa. México 1999.
- 9.-GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL.
- 10.-DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION.