

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 1 DE LA LEY Y REGLAMENTO DE
TRÁNSITO, EN LA IMPOSICIÓN DE INFRACCIONES**

OTTO BERNARDO KESTLER PÉREZ

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2007

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

TÍTULO DE TESIS

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 1 DE LA LEY Y REGLAMENTO DE
TRÁNSITO, EN LA IMPOSICIÓN DE INFRACCIONES**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

OTTO BERNARDO KESTLER PÉREZ

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los Títulos Profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2007

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV: Br. Hector Mauricio Ortega Pantoja
VOCAL V: Br. Marco Vinicio Villatoro López
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Licda. Rosa María Ramírez Soto
Vocal: Lic. Helder Ulises Gómez
Secretario: Lic. Juan Carlos Godinez Rodríguez

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Carlos Manuel Castro Monroy
Vocal: Lic. Carlos Humberto de León Velasco
Secretario: Lic. Héctor René Granados Figueroa

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis” (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de la tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala).

Guatemala, 16 de Agosto

Licenciado Marco Tulio Castillo Lutín
Unidad de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.

Me permito informar, con base en la resolución emanada de esa casa de estudio, en donde se me nombra como Asesor del trabajo de investigación del estudiante OTTO BERNARDO KESTLER PÉREZ, mismo que se intitula: ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 1 DE LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN LA IMPOSICIÓN DE INFRACCIONES, y con fundamento en los artículos 29,31 y 32 del Normativo para la elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, los siguientes extremos:

- I. En el trabajo de investigación, el estudiante propone un interesante análisis jurídico del artículo 1 de la ley, y reglamento de tránsito, así como la violación al debido proceso establecido en la Constitución Política de la República, lo cual tiene mucha incidencia en las infracciones de tránsito, que sólo ve el aspecto económico y no la función reguladora de control y administración del tránsito, que debería ser su característica principal.
- II. En cuanto a la forma, se llena los requisitos exigidos de redacción y ortografía.
- III. La técnica empleada es de observación y los métodos científicos de analítico y sintético.

Encontrando que el presente trabajo llena los requisitos de ley, por lo que me permito emitir DICTAMEN FAVORABLE para que se autorice en su oportunidad la impresión del mismo.

Atentamente.



Lic. MARIO ARNULFO GONZALEZ MIRANDA
ABOGADO Y NOTARIO

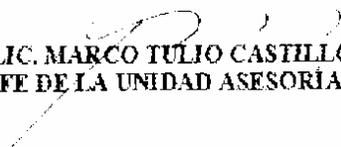




UNIDAD ASESORIA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Guatemala, diecisiete de agosto de dos mil siete.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) ARMANDO MERLOS CARRERA, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante OTTO BERNARDO KESTLER PEREZ, Intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTICULO 1 DE LA LEY Y REGLAMENTO DE TRANSITO EN LA IMPOSICION DE INFRACCIONES".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para el Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


LIC. MARCO TULLIO CASTILLO LUTI
JEFE DE LA UNIDAD ASESORIA DE TESIS



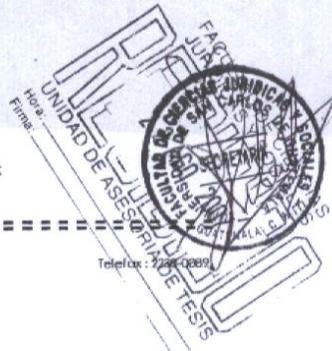
cc.Unidad de Tesis
MTCL/slh



LICDO. ARMANDO MERLOS CARRERA
ABOGADO Y NOTARIO

14 CALLE 6-12 ZONA 1, Oficina 411, 4to. Nivel Edificio Valenzuela

Telefax: 2226-0889



Guatemala, 22 de Agosto del año 2007.-

Licenciado: Marco Tulio Castillo Luján .-
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis .-
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.-

Respetable Licenciado:

En cumplimiento a la resolución emanada de esa Jefatura, procedí a REVISAR el Trabajo de tesis del Bachiller; OTTO BERNARDO KESTLER PEREZ, con número de carné 8612363, sobre el TEMA TITULADO : "ANALISIS JURIDICO DEL ARTICULO 1 DE LA LEY Y REGLAMENTO DE TRANSITO EN LA IMPOSICIÓN DE INFRACCIONES"

El autor manifestó su capacidad de investigación en la elaboración del trabajo, aceptando las sugerencias que le hice, por lo que me permito informarle que el trabajo elaborado por el estudiante es meritorio y por ende es acucioso y esta desarrollado conforme lo ordenado a las normas respectivas, y además demuestra el intereses en resolver el problema planteado.-

En consideración a lo anterior OPINO : que el trabajo del Bachiller OTTO BERNARDO KESTLER PEREZ, se pruebe en su totalidad y en su oportunidad se ordene su impresión para que sirva de base en el Examen Público de su autor .-

Atentamente.-

Lic: Armando Merlos Carrera

Abogado y Notario.-

Colegiado: 3553.-

Lic. Armando Merlos Carrera
Abogado y Notario

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, C.A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y
SOCIALES. Guatemala, treinta de agosto del año dos mil siete_____

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del
estudiante **OTTO BERNARDO KESTLER PÉREZ**, Intitulado "ANÁLISIS JURÍDICO DEL
**ARTÍCULO 1 DE LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO, EN LA IMPOSICIÓN DE
INFRACCIONES**". Artículo 31 Y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura
en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.-----

MTCL/cpchp



ACTO QUE DEDICO

- A DIOS: A quien doy gracias e invoco por ser quien ilumina mi mente y guía mis pasos en cualquier circunstancia de mi vida y en mis estudios universitarios.
- A MI PADRES: Bernarda Pérez (Q.E.P.D.) por haberme dado la vida y Víctor Edmundo Kestler Ortiz (Q.E.P.D.) con especial admiración, por su cariño y comprensión. Aunque ambos físicamente ya no se encuentren con nosotros, se que espiritualmente siempre lo estarán.
- A MIS HERMANOS: Fernando Isabel, Julio Adolfo, María Ursula y Sonia Deodora, con mucho cariño por su apoyo incondicional.
- A MI ESPOSA: Rebeca Santos de Kestler, con especial cariño por su apoyo y empuje incondicional.
- A MIS HIJOS: Lilian Liseth, Rebeca Jeannette, Víctor Abraham; Otto Isaac y Brydan Edmundo, con mucho cariño y ejemplo para ellos
- A MIS SOBRINOS: Como ejemplo a seguir con mucho cariño.
- A MI PRIMOS: Con mucho cariño.
- A MIS AMIGOS: En general, a todos por su amistad y apoyo incondicional.
- A LOS PROFESIONALES: Lic. Mario Arnulfo González, Lic. Bonerge Mejía, Lic. Erick Huitz Enríquez, Lic. Armando Merlos Carrera, Lic. Héctor Marroquín, Lic. José Antonio Cux López, Licda. Erika Aquino López y al Lic. César Augusto Sandoval.
- A: La Universidad de San Carlos de Guatemala, por mi formación profesional y especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, con mucho cariño y reconocimiento por haberme brindado mis conocimientos.

ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. El tránsito vehicular en Guatemala	1
1.1. Antecedentes históricos	2
1.2. Aumento del tránsito vehicular	13
1.2.1. Expansión urbana	14
1.2.2. Ciudad cerrada al tránsito	15
1.2.3. Transmetro	16
1.2.4. Acciones	17
1.2.5. Restricción al transporte	19
1.2.6. No olvidar al peatón	20

CAPÍTULO II

2. Definiciones de tránsito vehicular	21
2.1. Características del tránsito vehicular	23
2.2. Necesidad de regular el tránsito en todo el país	24
2.3. Control gubernativo del transporte	26
2.4. Esquema del transporte actual y la visión a corto, mediano y largo plazo	27

CAPÍTULO III

3. Constitución Política de la República de Guatemala	31
3.1. La ley de tránsito	36
3.1.1. El estado y las municipalidades	37
3.1.2. Aplicación de la ley de tránsito en cada municipio	39
3.1.3. Ayuda y capacitación a cada municipio para la función de tránsito	41
3.1.4. Procedimiento de ejecución de la ley de tránsito	43
3.1.5. Ejercicio conjunto de la ley de tránsito	45

	Pág.
3.2. El derecho de defensa en la ley de tránsito -----	49
3.2.1. Infracciones y sanciones de tránsito -----	52
3.3. El reglamento de tránsito -----	59
3.3.1. Infracciones y sanciones -----	65
3.3.2. Procedimiento de la infracción en el reglamento de tránsito ---	70
3.3.3. Derecho de defensa en el reglamento de tránsito -----	72
3.4. La aplicación de la ley y reglamento de tránsito en la ciudad de Guatemala -----	74
3.5. Relación de la ley de tránsito con otras leyes, para su eficaz funcionamiento -----	75

CAPÍTULO IV

4. Imposición de los cepos y ley que los regula -----	79
4.1. Incautación y retiro de vehículos de la vía pública -----	83
4.2. Destino de los ingresos obtenidos en la imposición de multas -----	86

CAPÍTULO V

5. Educación vial -----	91
5.1. Análisis sobre la violación al derecho de defensa en la imposición infracciones -----	94

CONCLUSIONES -----	98
RECOMENDACIONES -----	100
ANEXO -----	102
Análisis e interpretación de los resultados del trabajo de campo -----	103
BIBLIOGRAFÍA -----	105

INTRODUCCIÓN

El decreto ley 132-06 o sea la ley de tránsito, es una ley emitida durante el gobierno de Álvaro Arzú, por el honorable Congreso de la Republica de Guatemala, con el objeto de regular el tránsito en toda la república, cuyo crecimiento vehicular iba en aumento, desde el gobierno del presidente Vinicio Cerezo en 1986, ya que facilitó el ingreso de vehículos usados y rodados provenientes de Estados Unidos. La referida ley, derogó el decreto ley 66-72, que tiene la particularidad de que durante toda su vigencia (24 años) nunca tuvo un reglamento para su aplicación.

El tema principal del presente trabajo es el análisis jurídico del Artículo uno de la ley de tránsito, así como la violación al derecho de defensa estipulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, fundándose en la hipótesis de que a la autoridad de tránsito le interesa más obtener recursos económicos que regular el tránsito, además de que no existe educación vial y por lo mismo se cometen tantas infracciones, con lo que la autoridad de tránsito deja de cumplir los objetivos de la ley que son la función, control y administrador del tránsito.

La teoría en que basé el trabajo de investigación es que debido al incremento del tránsito vehicular en la ciudad capital, la autoridad de tránsito, sólo se ha enfocado en imponer sanciones, con lo que se viola el derecho a la legítima defensa y no ha investigado las causas por las que se cometen tantas infracciones, por lo que es importante que se reorganice e investiguen los motivos, para encontrar la solución adecuada y se mejore así el control del tránsito.

El objetivo general de la investigación, es determinar las causas por las que se cometen tantas infracciones de tránsito, porqué la autoridad de tránsito no se ha preocupado en hallar solución al problema y específicamente determinar la violación e irrespeto al derecho de defensa, consagrado en la Constitución Política de la República.

Los supuestos de la investigación se enfocan al establecer que la ley de tránsito y su reglamento, no han cumplido la función de controlar, ordenar y administrar la circulación de los vehículos, para hacer frente a las necesidades actuales y para prever y proyectar un tránsito seguro.

Este trabajo lo desarrolle en cinco capítulos, que tratan de cubrir todos los puntos importantes relacionados al tránsito, el capítulo uno se refiere a los antecedentes históricos del tránsito en Guatemala y el aumento vehicular hasta la fecha actual. El capítulo dos, trata sobre las definiciones de tránsito vehicular, sus características y la necesidad de regular el tránsito en todo el país, el control gubernativo del transporte actual y la visión a corto, mediano y largo plazo. El capítulo tres, trata sobre los derechos que regula la Constitución Política de la República de Guatemala, la ley de tránsito y su aplicación en cada municipio, el estado y las municipalidades, capacitación de cada municipio para la función de tránsito y procedimiento de ejecución de la ley de tránsito, el ejercicio conjunto de la ley de tránsito, el derecho de defensa en la ley y en el reglamento, así como las infracciones y sanciones, el procedimiento de la infracción, su aplicación en la ciudad de Guatemala y la relación de la ley de tránsito con otras leyes, para su eficaz funcionamiento.

El capítulo cuatro se basa en la imposición de ceptos y ley que los regula, la incautación y retiro de vehículos de la vía pública y el destino de los ingresos obtenidos en la imposición de multas, por último el capítulo cinco se refiere a la educación vial y al análisis sobre la violación al derecho de defensa en la imposición de infracciones.

Para fundamentar esta tesis utilice el método analítico-sintético, por cuanto analicé, interpreté y resumí toda la información recolectada en libros, textos, revistas, acuerdos y leyes, así como me base en las teorías existentes, las que estudié y analicé en el transcurso de todo el trabajo y que fueron la base de la investigación realizada hasta llegar a la conclusión final. El método inductivo lo utilicé para el análisis y síntesis del material recolectado y el método deductivo para la conformación de los capítulos que contiene el trabajo final y que incluye los aportes respectivos.

Utilicé la técnica de investigación bibliográfica y documental, buscando y consultando textos y libros que aportaron la doctrina para elaborar el presente trabajo, los cuales estudié, analicé e hice comparaciones entre los mismos y que me permitieron seleccionar adecuadamente el material de referencia.

Concluyo diciendo, que a lo largo de toda la investigación obtuve conocimientos muy valiosos e importantes, que me servirán en el futuro para ser un profesional capaz y preparado. Además espero que con la información recolectada, este trabajo sirva de base para realizar muchos más, ya que traté de enfocarme en el problema del caos vial que actualmente representa un problema social, difícil de resolver para las autoridades de tránsito.

CAPÍTULO I

1. El tránsito vehicular en Guatemala

1.1. Antecedentes históricos

La ciudad capital no tuvo problemas de tránsito durante la primera mitad del siglo XX. Sin embargo, ya en 1946 se creó el primer reglamento de transporte extraurbano, pensando en ordenar la circulación. El aumento del uso de automotores en el país comenzó en 1960, debido al impulso del Mercado Común Centroamericano.

En 1956, se abrieron las carreteras principales como las rutas al Pacífico y hacia Occidente, se construyó el Trébol y se incorporó gran cantidad de tierra urbanizable. En la ciudad capital se concentraron los capitales, lo cual atrajo gran cantidad de población.

En 1980, el área metropolitana producía el 50 por ciento del producto Interno Bruto y en la actualidad genera el 80 por ciento del PIB. Esa concentración económica sigue atrayendo masas de trabajadores y vehículos. Además, la estructura física del valle es compleja, por los barrancos, lo cual hace muy costoso incorporar otras vías de acceso. A eso se suma que la urbanización acelerada cierra el paso a nuevas vías, como ocurrió en las zonas 16 y 17, donde el urbanismo impidió abrir un anillo periférico, al apoderarse de terrenos que estaban congelados.

“Las últimas cuatro regulaciones de tránsito demuestran la creciente necesidad de crear leyes que regulen eficientemente el tránsito en Guatemala, debido al aumento vehicular que marca una línea ascendente a partir del Gobierno del licenciado Marco Vinicio Cerezo Arévalo, quien durante su mandato bajó los aranceles de importación de vehículos, con el objeto de que la ciudadanía tuviera acceso a un vehículo. Esto acrecentó la ilusión de los importadores informales, que individualmente comenzaron a viajar hacia los Estados Unidos, con el objeto de importar a Guatemala vehículos de cualquier modelo, calidad y marca, comenzando así la saturación del tráfico vehicular, principalmente en la ciudad capital y en las ciudades más importantes del interior de la república.”¹

Desde sus inicios se tiene conocimiento de que el control de tránsito en la República de Guatemala, lo había tenido el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional. Este departamento era el encargado de la emisión de licencias de conducir, la señalización y semaforización de las vías públicas y el Departamento Motorizado y la Policía de Tránsito se encargaban del control de vehículos y pilotos en toda la república.

Las cuatro últimas regulaciones de tránsito en Guatemala, datan desde el 4 de junio de 1927, cuando se creó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, para

1. Gómez Sandoval, María Teresa, **El transporte urbano en Guatemala**, pág. 65.

dar paso a la del 20 de noviembre de 1952, cuando se creó el reglamento denominado Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito, cuyos reglamentos fueron suficientes para el control vehicular que en esta época era muy bajo.

“Fue hasta el año de 1972 cuando el Congreso de la República se vio en la necesidad de crear una ley que regulara de manera más formal todo lo relacionado al tránsito y así fue como entró en vigencia el Decreto Ley 66-72, denominado Ley de Tránsito, constituido por el Consejo Consultivo de Tránsito y formado por un representante de las siguientes instituciones: El Jefe del Departamento de Tránsito quien lo presidía, un representante de la Dirección General de Caminos, un representante de la Municipalidad de Guatemala, un representante del Organismo Judicial y un representante de la Dirección General de Transportes Extra Urbanos; este órgano se encargaría de la elaboración del Reglamento de Tránsito y también de resolver provisionalmente todos los problemas administrativos en esa materia.

Lamentablemente por la diversidad de instituciones que conformaban dicho órgano y el poco interés que las mismas mostraron en el desarrollo del reglamento para la ley de tránsito, nunca se emitió el mismo, con el tiempo esta ley se volvió obsoleta e incapaz de atender la demanda de solución a las diversas problemáticas del tránsito de la República de Guatemala.”²

2. Herrera Hermosilla, Claudio, **Regulación del transporte extra urbano**, pág. 55.

El Decreto 66-72 duró en vigencia 24 años y tuvo la particularidad de que durante el tiempo que estuvo en vigencia nunca se emitió el reglamento correspondiente y fue hasta el año 1996, durante el Gobierno del Presidente Álvaro Arzú Irigoyen, que luego de muchas iniciativas de ley, se logró un consenso entre las diferentes bancadas y se emitió el Decreto Legislativo 132-96, que contiene la Ley de Tránsito actual, que derogó el referido decreto.

La actual Ley de Tránsito tiene la particularidad de que en su Artículo 7, faculta al Ministerio de Gobernación para que a través de un Acuerdo Gubernativo, pueda trasladar o contratar funciones que competen al Departamento de Tránsito, a entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio y se reserva el derecho de dar por terminada esta relación sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

De esta forma, fue como se modernizó el sistema de la extensión de las licencias de conducir vehículos, que anteriormente a la entrada en vigencia de la presente ley, se extendían en carné de cartulina, lo que hacía que un documento tan importante fuera objeto de falsificación, deterioro e inseguridad, lo que dio lugar a que al Empresa denominada MAYCON, se encargará de la elaboración de las licencias de conducir vehículos, con un sistema de seguridad computarizado, moderno y confiable tanto para el usuario, como para el funcionario encargado del control de tránsito.

Es obvio que esta modernización tuvo un costo para el ciudadano, que significó un duro golpe para su economía, ya que con la anterior ley por renovación de licencias cancelaba tres quetzales para la licencia clase A, seis quetzales para la licencia clase B y cinco quetzales para la licencia clase C o de Moto y actualmente se pagan cien quetzales por cada año de renovación, no importando la clase de licencia.

La modernización de la emisión de las actuales licencias de conducir, ha sido atribuido por el sistema político del país, como la privatización de uno de los servicios que prestaba el estado y que emprendió el partido de Gobierno en turno, durante la puesta en vigencia de la actual Ley de Tránsito y la emisión de las licencias de conducir no se salvó del sistema mundial de la globalización, pese a las protestas de tramitadores y fotógrafos, que vieron disminuidos sus ingresos por el nuevo sistema de emisión de licencias, que se encuentra vigente hasta la presente fecha.

Otra de las particularidades de la actual Ley de Tránsito es que el Artículo 8 literalmente establece: “DEL EJERCICIO DE FUNCIONES DE TRÁNSITO POR LAS MUNICIPALIDADES. El Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las Municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este Artículo.

Para tal efecto, además del Acuerdo Gubernativo referido, el Consejo Municipal correspondiente deberá, convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal. Este traslado no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.

Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Asimismo se responsabilizará por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de Policía Municipal de Tránsito, si careciere del mismo.

Por su parte el Artículo 9 establece: EJERCICIO CONJUNTO. Dos o más municipalidades podrán solicitar que le sean trasladadas en forma conjunta las funciones de la administración de tránsito, en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes. En este caso, las municipalidades interesadas suscribirán, previamente un convenio de compromiso entre sí y luego solicitaran al Ministerio de Gobernación el traslado de funciones”.

Los Artículos aludidos tenían una dedicatoria especial para fortalecer económicamente a la Municipalidad de la ciudad de Guatemala, pues cabe recordar que tanto el Gobierno Central como el Gobierno Municipal de Guatemala, estaban en turno cuando entró en vigencia el Decreto 132-96, y ambos pertenecían al mismo grupo político y el señor Alcalde licenciado Oscar Rafael Berger Perdomo, públicamente había requerido el traslado del tránsito a la municipalidad que presidía, y fue así como el día 13 de febrero de 1998, se publicó en el Diario Oficial el Acuerdo Gubernativo 67-98 de fecha 11 de febrero de 1998, en el cual trasladaban las funciones de tránsito a la Municipalidad de la ciudad de Guatemala, el cual literalmente establece:

“ORGANISMO EJECUTIVO

MINISTERIO DE GOBERNACIÓN

Acuérdase delegar la competencia de la administración de Tránsito, a la Municipalidad de Guatemala, en la forma que se indica.

ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 67-98.

Palacio Nacional: Guatemala, 11 de febrero de 1998.

El Presidente de la República,

CONSIDERANDO:

Que el Alcalde Municipal de Guatemala, en su calidad de Representante Legal del Municipio de Guatemala, por medio de oficio número 436-97 de fecha 15 de diciembre de 1,997, solicitó al Ministerio de Gobernación el traslado de la competencia de la Administración de Tránsito, con fundamento en lo previsto en el Decreto número

132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito acreditando formalmente el hecho de contar con los recursos necesarios para el desempeño de dicha función.

CONSIDERANDO

Que el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil se pronunció en relación con la solicitud en forma favorable y que el Ministerio de Gobernación emitió la resolución administrativa correspondiente, accediendo a lo solicitado.

POR TANTO:

En ejercicio de la función que le confiere el inciso e) del Artículo 183 de la Constitución Política de la República de Guatemala, y con base en lo establecido en los Artículos 8 del Decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito y 27 inciso d) del Decreto 114-97 del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º. Delegar la competencia de la administración de Tránsito a la Municipalidad de Guatemala, exclusivamente dentro de su respectiva jurisdicción. Dicha delegación no comprende en ningún caso, las facultades para reglamentar temas relativos a Licencias de conducir, Placas de circulación, Seguros, Registro de conductores y de vehículos y otros asuntos de observancia general.

ARTÍCULO 2º. Se responsabiliza a la Municipalidad de Guatemala del ejercicio de la delegación de la competencia de Tránsito a partir de la fecha de su convalidación por parte del Consejo Municipal de Guatemala, el que podrá facultar a las autoridades

municipales de tránsito correspondientes, para emitir órdenes, circulares y avisos que afecten exclusivamente su jurisdicción.

ARTÍCULO 3º. Las autoridades de Tránsito de la Municipalidad de Guatemala se obligarán a respetar y acatar las disposiciones contenidas en la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento, Manuales de Tránsito y reglamentaciones generales emitidas por el Ministerio de Gobernación por medio del Departamento de Tránsito.

En caso contrario el Ministerio de Gobernación podrá dar por terminada la delegación.

ARTÍCULO 4º. El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil se encargará de controlar y supervisar periódicamente la observancia de lo dispuesto en el Artículo 3 del presente Acuerdo Gubernativo.

ARTÍCULO 5º. La Policía Nacional Civil, en cuanto al Municipio de Guatemala, se limitará a prestar el auxilio necesario a la Policía Municipal de Tránsito, exclusivamente en aquellos casos de delitos relacionados con el Tránsito.

ARTÍCULO 6º. La competencia que por este acto se delega a la Municipalidad de Guatemala comprende la facultad de imponer sanciones pecuniarias, recaudar el valor de las mismas y crear su fondo privativo para uso exclusivo del diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial.

ARTÍCULO 7º. A efecto de dar validez a lo aprobado por medio del presente Acuerdo Gubernativo, el Consejo Municipal de Guatemala, podrá emitir el Acuerdo Municipal correspondiente. Sin esta convalidación no podrá ejercitarse la competencia de la administración de tránsito.

ARTÍCULO 8º. El presente Acuerdo Gubernativo entrará en vigencia el día de su publicación en el Diario Oficial.

COMUNÍQUESE.

ÁLVARO ENRIQUE ARZÚ IRIGOYEN,
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA.
EL MINISTRO DE GOBERNACIÓN
RODOLFO ADRIAN MENDOZA ROSALES.”

“El traslado del control del Tránsito a la Municipalidad de la ciudad de Guatemala, trajo reacciones contrarias por parte de algunas instituciones públicas, principalmente del Organismo Judicial, entidad que hasta la fecha de ese traslado se beneficiaba con el cobro de multas por infracciones de tránsito y los millones de quetzales que se obtenían por ese rubro, pasaron a formar parte de los activos de la Municipalidad de Guatemala.”³

3. *Diario de Centro América*, número 39, pág. 107.

Al otorgarse el Acuerdo Gubernativo a favor de la Municipalidad de Guatemala, que daba el control de tránsito en la ciudad capital, nació la necesidad en primer lugar de crear la Policía Municipal de Tránsito, con la cual no contaba cuando se le delegó el control de tránsito, siendo este según la ley, el principal requisito para otorgar la delegación las funciones de tránsito, y así en el camino se fueron enmendando y cumpliendo los requisitos faltantes, en este sentido el Consejo Municipal consideró que era necesario crear una institución de carácter independiente, que velara exclusivamente por los asuntos del tránsito y así fue como surgió la Empresa Municipal de Transporte y Tránsito – EMETRA- que regula el tránsito en la ciudad capital.

Con fecha 25 de mayo de 1998, el Organismo Ejecutivo mediante el Acuerdo Gubernativo número 273-98 de fecha 22 de mayo de 1998, publicó el Reglamento de Tránsito, que sirvió de complemento para ratificar la delegación de funciones de tránsito a la Municipalidad de Guatemala, pues no obstante ser un reglamento con aplicación en toda la república, centraba su accionar en la ciudad capital, ya que en los demás departamentos de la república, no tenía aplicación, pues en éstos, no existía en ese entonces policía de tránsito que aplicara el reglamento y fue la Policía Nacional Civil la que se hizo cargo del tránsito en los otros departamentos, mientras se regulaba y se acordaba la función específica que debía cumplir la Policía Municipal de Tránsito en la ciudad capital y la Policía Nacional Civil en el resto del territorio de la República de Guatemala, pues debido a los constantes cambios en la organización de la nueva Policía Nacional Civil, se había abolido la sección motorizada y el cuerpo de tránsito en toda la república.

“Con la firma de los acuerdos de paz en 1996, por el Gobierno de Álvaro Arzú Irigoyen, se consolidó la creación de la nueva Policía Nacional Civil, que sustituyó a la Policía Nacional y creó las estructuras para un mejor ordenamiento en sus filas y la creación de un cuerpo especial de policía en todos los departamentos, que se encargarían del control del tránsito en la República de Guatemala, con excepción de la ciudad capital, en donde la Policía Municipal de Tránsito ejercería el control.”⁴

Al término del Gobierno del Presidente Álvaro Arzú, quedó totalmente establecido el control de tránsito por parte de la Municipalidad de Guatemala en la ciudad capital, pero los problemas surgieron después del ascenso al poder por parte del licenciado Alfonso Portillo Cabrera, del Frente Republicano Guatemalteco y del ascenso como nuevo Alcalde Municipal por parte del ingeniero Fritz García-Gallont, del Partido de Avanzada Nacional, pues al haber diferentes intereses políticos en ambas instituciones públicas, se creó una pugna y muchos sectores del gobierno central se interesaron en que el Gobierno del Presidente Alfonso Portillo, derogara el Acuerdo Gubernativo que trasladó el control de tránsito a la Municipalidad de Guatemala. Por diferentes circunstancias este plan, de gente del gobierno central no se pudo llevar a cabo y tanto la Municipalidad de Guatemala como la Policía Municipal de Tránsito siguieron con el control de tránsito en la ciudad capital y la Policía Nacional Civil con el control de tránsito en el resto del territorio de la República.

4. **Acuerdos de Paz**, suscritos el 29 de diciembre de 1996.

Una de las primeras municipalidades del país que obtuvo el control de tránsito en su jurisdicción fue la del departamento de Quetzaltenango, que por su importancia, tamaño y aumento del tránsito vehicular en su jurisdicción, se vio en la necesidad de solicitar el control de tránsito de su departamento, posteriormente le siguieron otras municipalidades, tales como Villa Nueva, Mixco, Santa Catarina Pinula, Puerto Barrios, entre otras, pero aún existen muchas municipalidades que no ha presentado la solicitud, porque no cuentan con los recursos económicos suficientes para implementar su propia Policía Municipal de Tránsito.

1.2. Aumento del tránsito vehicular

Las calles de la ciudad capital ya rebasaron su capacidad, pues circulan más de 900 mil vehículos y la ciudad sólo puede soportar 350 mil. La capital ya no soporta más automotores. Sin embargo, cada año aumenta el parque vehicular y amenaza con asfixiar la ciudad, mientras los guatemaltecos pierden más tiempo y dinero para llegar a su destino. El trayecto del viaducto de la entrada a Villa Nueva, en el kilómetro 14.5 de la ruta al Pacífico, para el Centro Cívico lleva unos 30 minutos en período normal, pero en las horas pico se hace en más de dos horas.

“El señor Amilcar Montejo, vocero de la Policía Municipal de Tránsito, señala como un problema serio el movimiento vehicular, pues se estima que hay exceso de medio millón de automotores en la ciudad. La capital tiene capacidad para soportar unos 350 mil vehículos, pero circulan actualmente entre 850 y 900 mil, el problema va

en aumento, pues más de 35 mil vehículos ingresan anualmente al país y la mayoría se queda en la ciudad capital.”⁵

Las consecuencias son graves, pues los automovilistas conducen estresados y expuestos a accidentes, además del efecto nocivo de la contaminación al ambiente y el ruido en las calles.

Estudios efectuados por la Policía Municipal de Tránsito, señalan que el crecimiento vehicular hará que el Bulevar Liberación, donde circulaban en 1990, 84 mil automotores, actualmente tiene afluencia de más de 153 mil y para el año 2010 tendría 233 mil autos. Otras arterias como el Bulevar Los Próceres o Vista Hermosa tendrán el doble de vehículos de los que soportan actualmente.

1.2.1. Expansión urbana

La alta concentración de población en la ciudad capital, ha creado serios problemas de urbanización, ya que la ciudad capital no fue creada para soportar una alta presión demográfica con los consiguientes estrangulamientos de tránsito, tanto de personas como de vehículos, lo que obliga a que el servicio de transporte de personas, sea

5. **REPORTAJE: ASFIXIA VIAL**, Edición dominical, Prensa Libre, 20 de noviembre de 2006, pág. 2.

urbano o extraurbano, se realice en calles y avenidas estrechas, provocando los famosos congestionamientos de tránsito, que redundan en desperdicio de combustible y tiempo para toda la población.

El urbanista Alfonso Yurrita comenta que al problema no se le ve solución, pues la expansión urbana hacia los municipios vecinos hace que entren y salgan en masa los vehículos, de manera que sólo los fines de semana la capital es más o menos tranquila y debido a la expansión urbana constante, el problema va aumentando día a día.

Para encontrar solución la solución a este problema, se debe tener una visión de transporte intermunicipal y no verlo aisladamente como un asunto interno del municipio, ello también implica considerar otros factores como la inseguridad, porque el uso del automóvil permite a las personas vivir lejos en zonas más seguras, además les permite trasladarse a sus lugares de trabajo o bien ir a dejar a sus hijos a los centros de estudio.

1.2.2. Ciudad cerrada al tránsito

Dentro de 10 años ningún automóvil podrá entrar a la ciudad capital, si se sigue favoreciendo al vehículo particular y no al transporte masivo. Solo falta ponerle un baño al auto, porque cada vez el guatemalteco pasa más tiempo en él, debido a los congestionamientos. El problema es que se busca soluciones para la capital, pero éstas crean nudos en los límites de la ciudad.

Parte de la carga vehicular la constituyen los buses extraurbanos que ingresan diariamente a la ciudad y los buses urbanos, por lo que ya se impulsaron y están en vigencia regulaciones para limitar el acceso no sólo al Centro Histórico, sino que también a la ciudad capital, aún así hay líneas de transporte extraurbano que por tener sus terminales en el centro de la ciudad, aún ingresan a la misma, como por ejemplo en el área frente a la Estación del Ferrocarril, en la diecinueve calle entre séptima, octava y novena avenida de la zona uno. Se ha comprobado que el 78 por ciento de los congestionamientos vehiculares, lo producen los vehículos de transporte de pasajeros, pues la mayoría no respetan las señales de tránsito y constantemente para cargar pasaje, paran los buses a mitad de las calles lo que ocasiona más caos vial.

1.2.3. Transmetro

Como el principal problema del congestionamiento vial lo constituyen los buses urbanos, el señor Enrique Godoy, concejal primero de la comuna capitalina, apuesta por el Transmetro (el cual ya está en funcionamiento) y que consiste en un tren de buses articulados que circula por carriles exclusivos, también apuesta por una reestructuración de rutas del transporte urbano, como parte de una mejor movilidad urbana.

Más de tres mil buses integran el sistema de transporte urbano y muchos de ellos se concentran en las mismas arterias. Reestructurar el sistema de transporte público implicará cambiar el sistema de pago a través de tarjeta, lo cual evitará que el conductor lleve dinero y éste ya no competirá con otros por llevar más pasajeros, algo que todavía

no se ha logrado, debido a la oposición de los pilotos del transporte urbano, pues les quitarían su fuente de ingresos económicos y en muchos casos la forma de obtener su salario. El proyecto también contempla instalar sistemas de localización satelital en los buses, para evitar asaltos.

1.2.4. Acciones

Asimismo, será regulada la reestructuración de los estacionamientos en la ciudad, lo cual incluye promover parqueos en sitios municipales. Tampoco se deberían permitir actividades sociales o culturales que cierren las calles capitalinas.

En este punto es muy importante hablar del impacto negativo que produce el proyecto Cuatro Grados Norte en la vida cotidiana de muchos vecinos del Cantón Exposición. Suena a sacrilegio en el oído de sus impulsores, así como en la opinión de los directores de los departamentos de Tu Muni. Éstos, hacen caso omiso de todas las quejas que los vecinos manifiestan ante sus oficinas y que, por no ser ni promotores culturales ni comerciantes, han sido muy afectados por los abusos y porque las autoridades no atienden sus quejas. No obstante, el reglamento, que instituye muy claras las normas de convivencia, es olvidado a la hora de hacer respetar los derechos de quienes, por buena o mala suerte, tienen su residencia ahí desde hace más de cincuenta años.

Este reglamento, en su Artículo 14, expresa que son las autoridades municipales las obligadas a velar y garantizar que las actividades no generen impactos negativos, sociales, económicos o ambientales, ya sean directos o indirectos, y es en esta obligación donde se está fallando. Ahí la zona está cerrada con bolardos. En cinco cuadras a la redonda, después de las siete de la noche, la vía pública ha sido cedida a un grupo de jóvenes abusivos que, sin identificación alguna, obligan a los visitantes a pagarles Q25 por el estacionamiento. Si algún vecino coloca su vehículo en la acera frente a su casa, de igual manera lo obligan a pagar, y hasta lo amenazan si no lo hace. Olvídense de que la Policía de Emetra llegue a poner orden o parquímetros a esas calles.

El experimento, tan vanagloriado por aquellos que todo lo ven como prospecto de hacer dinero, debe ser respetado por las autoridades municipales, obligadas de velar por los derechos de todos los vecinos de igual manera. No pueden continuar actuando irresponsablemente y mantenerse miopes ante el clamor de tanta persona que tiene derecho a que se le respete tanto su vida privada como la necesidad vital de dormir bien. El problema de la convivencia lo creó, precisamente, el cambio de uso de la tierra. Las autoridades no deben parcializar su labor y solamente darles apoyo a los midas de la cultura y el mercadeo. Ellos tienen la obligación de velar por que todos los vecinos gocen de los mismos derechos en la protección de la persona y de la familia. Y si no, para qué instituyeron un reglamento específico.

La municipalidad capitalina también tiene en proyecto crear vías para el uso de bicicletas. Una estará en la calzada Atanasio Tzul. Además, existe el gran proyecto de una franja verde para ciclovía, que irá desde el Hipódromo del Norte hasta la Plaza Berlín, al final de la avenida Las Américas. Las ciclovías permitirán a muchas personas dejar el automóvil en casa y utilizar bicicletas para ir a su trabajo. Esta alternativa permitirá ahorrar combustible y reducirá también la contaminación.

Pero todas estas acciones, así como aumentar la infraestructura vial y los viaductos, no solucionará el problema, advierte el mismo vocero de la Policía Municipal de Tránsito y enfatiza en la necesidad de fomentar una cultura vial, en particular con los estudiantes de primaria, para que dentro de 10 años sean conductores responsables y solidarios, algo necesario para evitar embotellamientos de tránsito.

1.2.5. Restricción al transporte

Otra de las acciones dispuestas hasta ahora, para reducir los impactos del crecimiento vehicular incluyen el escalonamiento de horarios y cambio de hora solar, así como la restricción al transporte pesado y extraurbano, éstas son algunas de las propuestas de la Multisectorial del Transporte Urbano y Tránsito, para mejorar el sistema de transporte masivo. La Multisectorial surgió en el 2000, integrada por representantes de diferentes sectores sociales, con el objetivo de analizar la crisis del transporte urbano de ese momento. De ahí salieron propuestas a mediano y largo plazos. Luis Mazariegos, miembro de la Multisectorial, señaló en esa ocasión que se

contempló y se puso en práctica la necesidad de escalonar el horario de ingreso en los trabajos y un cambio en la hora solar, pero vieron que complicaba más el tránsito.

La Multisectorial también propuso en ese entonces el Transmetro, reorganización de rutas, cambio del sistema de pago de boleto y la restricción al transporte pesado y extraurbano, para hacer más fluido el tránsito.

1.2.6. No olvidar al peatón

“Las medidas y acciones tomadas se olvidaron un poco de los peatones, pues pareciera que sólo favorecen al automovilista, y no a quien viaja a pie. El vocero de la Policía Municipal de Tránsito, considera que las acciones actuales también buscan darle al peatón seguridad, con el programa de rescate y remozamiento de banquetas en determinados puntos de la ciudad. Coincide en que alcanzar una ciudad agradable implica no sólo modificar infraestructuras y sistemas, sino también conductas de vecinos y autoridades.”⁶

6. **REPORTAJE: ASFIXIA VIAL**, Edición dominical, Prensa Libre, 20 de noviembre de 2006, pág. 3.

CAPÍTULO II

2. Definiciones de tránsito vehicular

El diccionario de la lengua española define el tránsito como la acción de transitar, el paso o sitio por donde se pasa de un lugar a otro o el paso, movimiento, circulación de gente y vehículos por calles, carreteras, etcétera. También define tránsito como paso, tránsito rodado y tráfico de vehículos. El tránsito mixto es el conjunto de vehículos de todo tipo circulando en un espacio común.

Por otra parte el diccionario jurídico define el concepto de tránsito como: el paso o traslado a través de vías o lugares públicos o bien como la circulación por calles o caminos”.⁷

Por su parte el Artículo 1 de la Ley de Tránsito especifica que para efectos de lo dispuesto por la presente ley, por tránsito debe entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

7. Ossorio, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**, pág. 160.

Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en el territorio nacional; sólo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

El Artículo 2 de la citada ley dice que la vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; y los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común.

Cabe resaltar aquí, que según la ley las personas tienen el derecho de vía o sea prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres y acuáticas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos.

Asimismo, se entiende por vehículo cualquier medio de transporte terrestre o acuático, que circule permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales, así también la vía pública es el espacio público por donde circulan vehículos, peatones y animales.

En todo caso, la vía pública se utilizará única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, cuyos derechos se ejercerán conforme las disposiciones de la ley de tránsito y sus reglamentos.

Los usuarios de la vía pública están obligados a comportarse en forma tal, que su conducta no entorpezca la circulación ni cause peligro, perjuicios o molestias a las personas o daños a los bienes.

2.1. Características del tránsito vehicular

Como ya quedó definido el tránsito vehicular es el conjunto de vehículos de todo tipo, circulando en un espacio común. En Guatemala, la cantidad de vehículos que circulan hoy en día, ya sobrepasaron el espacio común o sea la vía pública, debido a que contar con vehículo ya no es un lujo como lo era en los años 80, ahora es una necesidad, debido a que acorta muchas distancias.

El exceso de vehículos en la ciudad capital de Guatemala, se debe a la concentración de población en la misma, lo que ocasiona los tan de moda congestionamientos viales o tránsito vehicular.

A continuación enumero algunas de las principales características del tránsito vehicular:

- a) El tránsito vehicular aumenta día a día, lo que ha ocasionado grandes congestionamientos de tránsito, principalmente en las horas pico.
- b) Se ha logrado una descentralización de funciones, al delegarse a cada municipalidad, que así lo solicite, la función de tránsito en su jurisdicción.
- c) No se han logrado grandes avances o resultados, con los actuales planes de circulación, impuestos por la Municipalidad de Guatemala.
- d) La Municipalidad de Guatemala, ha logrado un gran beneficio económico, al hacerse cargo del tránsito vehicular en la ciudad capital.

2.2. Necesidad de regular el tránsito en todo el país

Debido al constante crecimiento del tránsito vehicular en toda la República de Guatemala, el caos vial que esto ha ocasionado y ante la indiferencia de algunas de las autoridades de tránsito, no se ha logrado solucionar este problema, pues pareciera que experimentan más que solucionan el caos vial, cuando cambian vías de circulación, cierran cruces o desviaciones y no dejan retornos en algunos casos, lo que ha dado lugar a que se formen los grandes congestionamientos de dos y tres horas que día a día sufren los automovilistas, a esto hay que agregar que en algunos casos donde hay semáforos hay un agente de la Policía Municipal de Tránsito, entonces qué función

tienen estos aparatos, sumándose a esta problemática también está el descontrol y abuso del transporte urbano y extraurbano.

“Hay diferentes instituciones que se han dado a la tarea de proponer algunas soluciones al respecto, en este sentido cabe señalar que la Municipalidad de Guatemala, que es la encargada del funcionamiento de tránsito en la ciudad capital, ha elaborado el Plan de Desarrollo Metrópolis 2010 que ya está en marcha y que consiste en insertar las políticas municipales en estrategias de desarrollo de mediano y largo plazo, este plan ya está en funcionamiento y fue elaborado con la participación de 19 consultores de jerarquía profesional y de la más alta excelencia técnica, en el que organismos oficiales, empresas públicas y empresas privadas, aportaron recursos humanos de la más alta idoneidad profesional, con poder de decisión en los temas a considerar y fundamentalmente, remunerados por el organismo o grupo del cual provenían.”⁸

8. Reunión de la Comisión de Asuntos Subregionales y Municipales, **Plan de desarrollo metropolitano**, pág. 25.

El plan que se hizo sin erogación del Municipio de Guatemala, resolvió diversos y novedosos mecanismos de financiación, que fueron logrando satisfacer las demandas de cada proyecto. Entre los más destacados se mencionó la creación de un nuevo sistema de Transporte Urbano y del Transporte Extraurbano, que consistió en lo siguiente:

- a) Establecer con precisión el monto de la inversión a emprender, llegándose a determinar un presupuesto final de 55 millones de dólares.
- b) Determinar los nuevos recorridos del transporte urbano y del extraurbano.
- c) Comprar un número importante de buses nuevos, por parte del Municipio con financiamiento bancario, para modernizar el parque automotriz obsoleto y sumamente deteriorado.
- d) Licitarse las líneas o recorridos así como los nuevos buses a empresas privadas de forma tal, que se permitiera pagar a los bancos los créditos.
- e) Crear un nuevo órgano administrador, que se denominó EMETRA y que bajo la figura de constituirse en fideicomiso, asumió toda la tarea de administrar y controlar el funcionamiento del nuevo sistema de transporte en la ciudad capital, con lo que se creó la Policía Municipal de Tránsito, más o menos capacitada y eficiente, ya que hay bastantes aspectos que debe mejorar.

Otro de los puntos importantes que se trató en el Plan de Desarrollo, consistió en la Autonomía Municipal, consagrada en la Constitución Política de la República, pero que la misma funcionaría condicionada, debido a que los municipios no tienen facultad legislativa ni judicial. Su capacidad de reglamentar está sujeta sólo al aspecto administrativo y toda controversia debe tramitarse en el marco de la legislación nacional.

2.3. Control gubernativo del transporte

“La función que le compete al Estado en el control y orientación del sistema de tránsito es básica e importante, para que éste cumpla adecuadamente su función de desarrollo en Guatemala, las medidas apropiadas de orden legal y administrativas que se tomen, contribuyen a facilitar su desenvolvimiento y evitan así los congestionamientos viales, tan de moda en la época actual, que elevan los gastos y ocasionan pérdidas de tiempo.”⁹

Para un mejor desarrollo del tránsito vehicular, urge un estudio a conciencia de toda la legislación actual y relacionada a este sector, tanto a nivel urbano como rural, para superar los obstáculos legales que le restan movilidad y fluidez a la función de

9. Calderón Morales, Hugo Haroldo, **Derecho administrativo II**, pág. 35

tránsito, poniendo en práctica lo establecido en los Artículos 8 y 9 de la Ley de Tránsito, específicamente en la delegación de la función de tránsito por parte de las municipalidades y seguir adelante con la descentralización del tránsito vehicular, lo que conducirá al desarrollo del municipio que ejerza tal función así como para todo el país.

2.4. Esquema del transporte actual y la visión a corto, mediano y largo plazo

Como consecuencia del crecimiento de las zonas urbanas, la concentración de población y actividades económicas, se visualiza que en el futuro se incremente la demanda del transporte particular y los servicios del transporte colectivo y que el promedio de distancia de los viajes se extienda.

Por ello las perspectivas futuras del transporte particular, el colectivo urbano y extraurbano, se presentan con mayor gravedad. si se permite que continúen las tendencias actuales, lo cual hace urgente un cambio en el modelo y forma de operación, así como de las políticas y reglamentación que rijan los mismos.

Los problemas del transporte particular y del colectivo se han ido agudizando, lo que dio lugar a que en febrero del 2000, la Municipalidad de Guatemala, convocará nuevamente la reactivación de la instancia Multisectorial para analizar el problema del transporte, con una mesa de diálogo en donde participaron las Universidades del país, el Gobierno Central, la Municipalidad de Guatemala, los Empresarios del Transporte, el

Congreso de la República y representantes de los sectores de usuarios y de la sociedad civil.

Con base al análisis de las diferentes propuestas presentadas por la Multisectorial, así como de las bases técnicas y documentación de apoyo, la Comisión estructural planteó en ese momento, como solución integral al problema del transporte, dos acciones que fueron: Reestructurar el actual sistema de transporte y crear la Empresa Municipal de Transporte para la ciudad capital.

La reestructuración del sistema de transporte está compuesta de dos fases: la primera fase implementada desde el año 1998, consiste en la reestructuración de las rutas, atendiendo la necesidad de crear rangos o jerarquías según el recorrido de cada tipo de ruta y la infraestructura por la que circulan en la ciudad capital; la segunda fase, contempló que las rutas troncales circularán por carriles exclusivos para transporte urbano, que es lo que actualmente está en funcionamiento y lo que ha ocasionado los grandes congestionamientos de vehículos, pues utilizaron vías que usualmente eran para el transporte particular, asimismo contemplaron rutas de circulación para el transporte extraurbano y el transporte particular, con semaforización sincronizada y programada.

También, se contempló la construcción de terminales de trasbordo urbano de usuarios, siendo la ubicación de las terminales idealmente en los límites de la ciudad, siempre y cuando se cuente con espacio físico para ello, algo que tampoco tomaron en

cuenta, pues las colocaron en medio de rutas de transporte particular, con lo que redujeron los carriles de circulación.

Con respecto a las pasarelas, se contempla mejorar el estado actual de las mismas e instalar nuevas pasarelas en las vías exclusivas, para que las personas accedan a la unidad de transporte. Respecto al sistema de pago se contempla retirar el dinero en efectivo de circulación, mediante la venta de boletos fuera de la unidad, además de un sistema de conteo de pasajeros (ojos electrónicos).

Sobre la estructura administrativa se plantea que sea la Empresa Municipal de Transporte la que opere en determinadas rutas, según la conveniencia de circulación. Las autorizaciones para operar se extenderán mediante permisos para cada empresa, extendidos por la Municipalidad de Guatemala a través de EMETRA. Las unidades de transporte urbano o extraurbano que operarán en las diferentes rutas se clasificarán según el tipo de ruta y longitud de recorrido. Para lo cual ya se cuenta con el servicio de 800 unidades nuevas, propiedad del Fideicomiso de Transporte Fidemuni, además de los buses articulados, convencionales, preferenciales o de capacidad reducida, propiedad de diferentes empresas de transporte urbano, retirando las unidades de modelos antiguos.

La tarifa a cobrar al usuario, será una en el sistema y cobrada al ingresar a la unidad de transporte, mediante el sistema de boletos o tarjetas, en función de la

longitud del recorrido. Siendo EMETRA o una nueva entidad, la que posteriormente pagará a cada empresa el servicio en función de una tarifa por kilómetro recorrido.

En cuanto a la calidad del servicio se plantea obtener los siguientes cambios: Capacitar a los pilotos, identificarlos mediante carné y uniforme, que no sean acompañados de ayudantes o brochas y que cuenten con sueldo adecuado. Realizar revisiones periódicas a las unidades, para asegurar su mejoramiento en el estado físico, mecánico y de limpieza. Que el servicio sea rápido, con frecuencias periódicas y con tiempo establecido, espaciar paradas, capacidad limitada de pasajeros, para evitar que éstos se trasladen en las puertas de las unidades, reducir la contaminación ambiental y el número de paradas. Respecto al usuario, se considera lanzar una campaña educativa y de concientización, para obtener un uso correcto de las unidades, de las paradas, dar trato adecuado a los pilotos, exigir ticket, cuidar las unidades y no destruirlas.

“Para todo este proyecto es necesaria una fiscalización eficiente y para ello es fundamental contar con los recursos financieros para su regulación, lo cual es responsabilidad de EMETRA, como resumen promedio se contempla que el plazo de ejecución de este proyecto sería de 2 años, luego del cual se empezaría a elaborar un nuevo plan de desarrollo para el área rural, en los municipios con mucho tránsito vehicular.”¹⁰

10. Informe de Emetra, **Esquema del transporte actual y la visión a corto, mediano y largo plazo**, pág. 20.

CAPÍTULO III

2. Constitución Política de la República de Guatemala

El tema principal del presente trabajo, es la imposición de infracciones y cómo se viola el derecho de defensa de los particulares que conducen vehículos.

Considero importante iniciar este capítulo estableciendo que la Constitución Política de la República de Guatemala, es la ley suprema en Guatemala y que de ahí se derivan todos los derechos y obligaciones de las personas, así como las demás leyes y reglamentos.

A tal efecto inicio con el Artículo 1 que literalmente dice: Protección a la persona. El estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.

En el presente caso, la protección de la persona y el bien común, es el fin supremo del Estado, entonces qué pasa cuando la ley de tránsito impone una multa de Q.1,000.00. En dónde está la protección de la persona. Porque la ley de tránsito es obligatoria para las personas que conducen vehículos y por lo tanto la infracción impuesta debe ser pagada, no importando en este caso la persona o el bien común.

El Artículo 2 por su parte establece: Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.

Aquí, el Estado garantiza a los habitantes la libertad y la justicia, pero será justa la imposición de una multa de Q.1,000.00 a una persona que gana el salario mínimo y que su medio de trabajo es conducir un vehículo, en este caso desaparece la justicia.

El Artículo 12, por su parte establece: Derecho de Defensa. La defensa de la persona y sus derechos son inviolables. Nadie podrá ser condenado, ni privado de sus derechos, sin haber sido citado, oído y vencido en proceso legal ante juez o tribunal competente y preestablecido.

Cuando la autoridad de tránsito, coloca un cepo o conduce un vehículo, no hay derecho de defensa, porque cuando la persona llega a su vehículo ya está puesto el cepo o bien se han llevado el vehículo, entonces ante quién alega su derecho de defensa y si no tiene dinero para pagar la multa no recupera su vehículo.

El Artículo 44, por su parte enumera los Derechos inherentes a la persona humana y dice: Los derechos y garantías que otorga la Constitución no excluyen otros que, aunque no figuren expresamente en ella, son inherentes a la persona humana. El interés social prevalece sobre el interés particular. Serán nulas ipso jure

las leyes y las disposiciones gubernativas o de cualquier otro orden que disminuyan, restrinjan o tergiversen los derechos que la Constitución garantiza.

Los derechos de las personas se ven disminuidos cuando les imponen una sanción de tránsito que no pueden pagar, que en la mayoría de casos es lo usual. Se han dado casos en que las personas no tienen para pagar una multa y se ven en la necesidad de prestar el dinero, pues de lo contrario hay conducción del vehículo y si éste es su medio de trabajo, deberán pagar, aunque se vean disminuidos sus ingresos económicos.

El Artículo 239, se refiere al principio de legalidad. Corresponde con exclusividad al Congreso de la República, decretar impuestos ordinarios y extraordinarios, arbitrios y contribuciones especiales, conforme a las necesidades del Estado y de acuerdo a la equidad y justicia tributaria, así como determinar las bases de recaudación.

Como la Municipalidad de Guatemala es autónoma, crea sus propios reglamentos, en el caso del tránsito vehicular, impone las sanciones y cobra las multas que crean convenientes, sin tomar en cuenta la equidad y la justicia, pues únicamente les interesa lo económico, no importando que la persona tenga o no dinero para pagar la multa.

El Artículo 243, también es muy importante, pues se refiere al Principio de capacidad de pago. El sistema tributario deber ser justo y equitativo. Para el efecto las leyes tributarias serán estructuradas conforme al principio de capacidad de pago. Se prohíben los tributos confiscatorios y la doble o múltiple tributación interna. Hay doble o múltiple tributación, cuando un mismo hecho generador atribuible al mismo sujeto pasivo, es gravado dos o más veces, por uno o más sujetos con poder tributario y por el mismo evento o período de imposición. Los casos de doble o múltiple tributación al ser promulgada la presente Constitución, deberán eliminarse progresivamente, para no dañar al fisco.

La capacidad de pago debe tomarse en cuenta para el pago de tributos. Pero qué pasa en el caso de las multas, se debería tomar en cuenta aquí este Artículo. En mi opinión sí debería respetarse la capacidad de pago de las personas, ya que vivimos en un país pobre, en donde la mayoría de personas gana el salario mínimo y no tiene otra fuente de ingresos económicos y se ven en la necesidad de pagar multas tan altas, para poder seguir trabajando, cuando su medio de trabajo es un vehículo o bien es su medio de transporte, tan importante en estos tiempos.

Por último el Artículo 255 establece: Recursos económicos del municipio. Las corporaciones municipales deberán procurar el fortalecimiento económico de sus respectivos municipios, a efecto de poder realizar las obras y prestar los servicios que les sean necesarios.

La captación de recursos deberá ajustarse al principio establecido en el Artículo 239 de esta constitución (Principio de legalidad), a la ley y a las necesidades de los municipios.

Este Artículo establece que la captación de recursos debe ajustarse al principio de legalidad, a la ley y a las necesidades de los municipios. Pero tristemente vemos que la Municipalidad de la ciudad capital, no toma en cuenta este artículo, ya que lo que único que le interesa es captar recursos y no le importa de donde los obtiene.

En resumen pude establecer estudiando y comparando cada artículo de la Constitución con la realidad nacional actual, que al aplicarse la ley de tránsito no se cumple con los preceptos legales que protegen a las personas. En todo caso se violan casi todos los derechos, pero en la imposición de las infracciones de tránsito, se viola principalmente el derecho a la legítima defensa. Así el Estado deja de cumplir su función de proteger a la persona y a la familia y también deja de cumplir su fin supremo que es la realización del bien común.

Entonces, cabe preguntarse quién tiene derecho a la legítima defensa, será que es sólo para las autoridades que aplican la ley de tránsito, pareciera que así es, ya que actualmente imponen sanciones y multas, sin darle oportunidad a las personas a defenderse, yo estoy de acuerdo en la imposición de las multas, para las personas que no cumplen y respetan la ley de tránsito, pero debe ser de una forma justa y equitativa,

de acuerdo a la capacidad de pago de cada persona y no de acuerdo a las necesidades del municipio, que en todo caso es el ente que obtiene más beneficio.

2.1. La ley de tránsito

Según la Constitución Política de la República Guatemala, es deber fundamental del Estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito vehicular se concentra en la ciudad capital.

Debido al crecimiento de la población y al número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública, tanto por personas y vehículos como por otras actividades que le dan un destino diferente y contrario al uso común estipulado en la ley, se hizo necesario modernizar la legislación de tránsito, para hacer frente a las necesidades actuales y para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado en toda la República, dando lugar a que en 1996, fuera puesto en vigencia el Decreto 132-96, actual Ley de Tránsito.

La ley de tránsito en el Artículo 1 establece que: Para efectos de lo dispuesto por la presente ley, por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y

actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas. Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en el territorio nacional; sólo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales, ratificados por el Estado de Guatemala.

3.1.1. El estado y las municipalidades

Las últimas décadas han estado marcadas por fuertes y conflictivos procesos de democratización política. En todos ellos la descentralización del Estado ha sido planteada como uno de los objetivos básicos, entendiéndose con ello, la traslación de competencias y el reconocimiento de la autonomía política a los municipios, la promoción de la participación ciudadana y el desarrollo económico local.

“Si bien entre los años 1980 y 1990 aumente en Guatemala, el número de municipios, la relación entre población total y número de municipios todavía es insuficiente y muestra grandes desequilibrios en el interior del país. Esto denota la presencia de una región submunicipalizada, sobre todo si comparamos nuestro país con Europa, Canadá y los Estados Unidos.”¹¹

El municipio de Guatemala, tiene un carácter netamente rural; cerca de un 80% de ellos tienen menos de 50,000 habitantes y sólo el 0.1% del total regional (alrededor de 71 municipios) tienen más de 500,000 habitantes. Es importante señalar la casi

inexistencia de institucionalidad para las poblaciones rurales, así como su poco acceso a los centros de decisión y servicios públicos.

“En Guatemala, se adoptó el modelo del municipio hispano, sin mayores innovaciones y aplicando recetas externas a menudo sin confrontarlas con la realidad regional. El municipio hispano se caracteriza por estar constituido por un gobierno dual, formado por un órgano unipersonal denominado alcalde, intendente o prefecto y por un organismo colegiado, constituido por los concejales o regidores. Estos dos órganos constituyen el poder del municipio y ejercen las funciones que les asignan los marcos constitucionales y legislativos.

El sistema de gobierno municipal está fundado en una distribución de funciones y relaciones entre sus órganos de gobierno. El órgano colegiado ostenta las competencias normativas, planificadoras, presupuestarias y las de dictar los actos de mayor trascendencia; por su parte, el órgano unipersonal (el alcalde) ejerce las funciones ejecutivas y representativas.”¹²

11. Borja, J. **Organización y descentralización municipal**, pág. 23.

12. Godínez Bolaños, Rafael, **Marco jurídico de la administración pública guatemalteca**, pág. 39.

3.1.2. Aplicación de la ley de tránsito en cada municipio

De acuerdo a la ley de tránsito, se faculta a cada municipalidad del país a que se haga cargo del tránsito vehicular de su municipio, en principio con este artículo se ve una clara descentralización de funciones, lo que es un gran avance para el desarrollo del país, ya que anteriormente el ejercicio de la autoridad de tránsito en todo el país, lo tenía el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional.

Con la actual ley, el Organismo Ejecutivo mediante Acuerdo Gubernativo, puede trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción.

Para obtener dicha facultad deben hacer una solicitud y entre otros requisitos deberán demostrar que cuentan con los recursos necesarios para desempeñar dicha función y crearán un departamento específico de Policía Municipal de Tránsito.

La ley no es clara, pues no especifica que tipo de recursos son los necesarios para el ejercicio de la función de tránsito, según parece, se refiere tanto a recursos humanos, intelectuales y de infraestructura, pero principalmente a recursos económicos, de acuerdo al Artículo 100 del Código Municipal.

En este sentido, cabe aclarar que la ley no tomo en cuenta que las capacidades de los municipios son distintas entre sí, además la mayoría de municipalidades no cuentan con los ingresos económicos suficientes y sólo cuentan con el aporte constitucional, por lo que les resultaría muy oneroso, sino es que imposible, hacerse cargo de su propio tránsito vehicular, a pesar de que actualmente cada municipio a crecido demográficamente y por ende ha crecido el tránsito vehicular.

“Por todo esto, se necesita una coordinación del estado con las municipalidades, con el objetivo de obtener un financiamiento para poner en práctica la delegación del tránsito. El Gobierno central debe seguir transfiriendo competencias, para descargar así sus funciones, pero otorgando los oportunos recursos económicos y asumiendo el principio de subsidiaridad, por lo que sería conveniente que el Estado provea a cada municipio de los elementos necesarios para que cada una uno aplique la ley de tránsito en su territorio.”¹³

A mediados de los años ochenta y gracias a los Acuerdos de Paz, los recursos económicos han aumentado para las municipalidades, debido a las transferencias fiscales que el Estado le hace con el aporte constitucional, de acuerdo al Artículo 257 de la Constitución Política de la República.

13. Borja, J. **Organización y descentralización municipal**, pág. 23.

Este nuevo mecanismo de transferencia de recursos, ha incrementado la capacidad de los gobiernos municipales, pero a pesar de este aumento, algunas municipalidades, no han sido capaces de paliar la enorme brecha en el nivel de prestación de servicios públicos necesarios, mucho menos para hacerse cargo de la función del tránsito vehicular en sus jurisdicciones.

3.1.3. Ayuda y capacitación a cada municipio para la función de tránsito

“La organización de cada municipalidad viene establecida en las normas que la regulan. Sin embargo, una expresión de la autonomía municipal consiste en la capacidad de establecer y desarrollar, por parte del municipio, una estructura organizativa propia, adaptada a sus características y necesidades.”¹⁴

Las municipalidades tienen que dotarse de un desarrollo organizacional que les permita ejecutar las competencias y funciones encomendadas y de unas estructuras flexibles y ágiles, ya que son muchas y variadas las resoluciones que diariamente han de adoptar, para lo que se hace necesario una programación y eficiencia administrativa y un buen sistema de información municipal; en este sentido debe disponer de políticas de capacitación personal y estilos de trabajo propios, aspectos necesarios para el fortalecimiento de la institución municipal.

14. Godínez Bolaños, Rafael, **Marco jurídico político de la administración pública guatemalteca**, pág. 57.

En la realidad, se comprueba una notable diferencia entre las competencias o atribuciones traspasadas a un municipio y su capacidad institucional para ejecutarlas, dependiendo de qué municipalidad se trate, en virtud de que no todas tienen la capacidad de autoorganización, lo que dificulta su desarrollo institucional y, por tanto, ejercer correctamente estas competencias.

Es requisito obligado hacer referencia a los recursos humanos y financieros, como elementos claves para el fortalecimiento institucional municipal. En cuanto a los primeros, se requiere no sólo una programación y eficiente administración de éstos, sino también su capacitación, a fin de que asuman los cambios y nuevos ámbitos de actuación que han de ejercer los gobiernos municipales. La política de personal constituye un capítulo decisivo de la gestión municipal y, por consiguiente, desde una perspectiva interna, pone sobre la mesa el tema de organización institucional y la planificación eficiente.

En consecuencia, la acción de capacitar y programar en materia de recursos humanos resulta estratégica para mejorar la gestión del tránsito vehicular, pero no se trata sólo de la capacitación de autoridades municipales, sino de toda la población, en virtud de que debido al grado de subdesarrollo en que viven aún la mayoría de municipalidades del país, la problemática se dará entre la ciudadanía que tiene vehículo y que viaja constantemente, en virtud de que tendrían que cumplir con el reglamento de tránsito de cada municipio.

3.1.4. Procedimiento de ejecución de la ley de tránsito

“Es cierto que los municipios han comenzado a tener más importancia política durante los últimos quince años, consecuencia de los procesos de democratización, reformas del Estado, descentralización y desconcentración administrativa, así como de la aplicación de políticas compensatorias para aliviar la pobreza, aún así, los municipios no están consolidados.”¹⁵

Con la descentralización, los municipios se han fortalecido en aspectos administrativos, pero en el caso del traslado de la función de la competencia de tránsito, se ha hecho sin la correspondiente cesión de recursos financieros adecuados, sin la capacitación necesaria para que cada municipio empiece por lo menos a solicitar dicha delegación.

La mayoría de municipalidades del país, son instituciones generalmente débiles, de poco poder económico, político e ideológico, limitadas en su autonomía, autoridad, legitimidad y capacidad de gestión, debido al subdesarrollo en que todavía se encuentran, por lo que deben empezar a asumir más funciones en la vida política y social, con el objeto de lograr el desarrollo social, pero principalmente económico de su territorio.

15. Memoria de labores del I foro nacional de descentralización, pág. 39.

En primer lugar, deben realizar un estudio del tránsito vehicular en su territorio, tomando en cuenta que los cambios y las innovaciones afectaran la cultura, los mecanismos de funcionamiento, pero principalmente la vida particular de los pobladores del municipio.

La gestión del ejercicio de la función de tránsito, debe encararse bajo los principios de eficacia social, eficiencia administrativa y desarrollo social y económico para toda la comunidad, constituyéndose en una instancia que responda a las necesidades sociales que se plantean en su ámbito, deberán también tomar en cuenta los recursos personales, geográficos y de infraestructura con que cuenta cada municipalidad, en el entendido de que al tener el ejercicio de la función de tránsito, todos los ingresos que se obtengan en concepto de pagos de infracciones de tránsito, servirán para ir mejorando el funcionamiento del mismo tránsito, así como se podrán mejorar las carreteras y se crearán más fuentes de trabajo, ya que se constituirá un departamento administrativo y un departamento de policía municipal de tránsito, lo que llevará a un desarrollo económico del municipio, sin necesidad de esperar la ayuda del Gobierno central, que no ha hecho nada para mejorar no sólo el tránsito vehicular de la ciudad capital, mucho menos ha puesto en práctica a cabalidad la ley de tránsito.

3.1.5. Ejercicio conjunto de la ley de tránsito

“El asociacionismo municipal, se trata de una fórmula asociativa, absolutamente respetuosa con el principio de autonomía local, puesto que son los propios municipios interesados, quienes libremente se mancomunan y deciden acerca del ámbito de competencia y de organización, más adecuado para el nuevo ente y para las necesidades concretas del fin asociativo perseguido. El asociacionismo municipal permite asegurar la supervivencia del municipio como ente representativo, pues traslada a un ámbito territorial más idóneo la prestación de los servicios municipales.”¹⁶

Además, existen continuos servicios que requieren de la agrupación de municipios. Por ello, la constitución de nuevas personas jurídicas entre varios municipios para la prestación de una actividad o servicio público, es una herramienta necesaria, que es reconocida en las leyes o instrumentos legales que regulan el ámbito municipal.

El Artículo 9 de la Ley de Tránsito, establece que dos o más municipalidades podrán solicitar que les sean trasladadas en forma conjunta, funciones de la administración de tránsito, en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes.

16. Hernández, Mario Antonio, **Derecho municipal**, pág. 35.

En este acto, las municipalidades interesadas, suscribirán, previamente un convenio entre sí y luego solicitaran el Ministerio de Gobernación el traslado de funciones. Cabe mencionar aquí, que ésta es una gran idea, pues hay muchos municipios que son aledaños, pero individualmente no cuentan con los recursos necesarios para solicitar el ejercicio de la función de tránsito, en este sentido es importante que se unan, realicen los estudios necesarios y luego presenten su solicitud al Ministerio de Gobernación, pues aquí se estaría beneficiando dos municipios en vez de uno y el desarrollo sería para ambos, pero lo principal es que se inicie el proceso de asociación y solicitud por lo menos.

Un claro ejemplo de asociacionismo municipal, es el convenio celebrado entre la Municipalidad de Guatemala y la Municipalidad de Villa Nueva, en apoyo según, también lo permite el Código Municipal y en beneficio de los vecinos de Guatemala, el cual fue celebrado el 9 de junio del presente año y publicado en la página de Internet de la Municipalidad de Guatemala el 3 de julio también de este año, el que literalmente dice:

“Con el objetivo de facilitar el pago de multas a los automovilistas del Municipio de Villa Nueva, el Concejo de la Municipalidad de Guatemala, autorizó al alcalde, Álvaro Arzú, firmar un convenio de Cooperación Interinstitucional entre ambas comunas. El convenio estipula que la Municipalidad de Guatemala podrá realizar cobros a través de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (Emetra); en concepto de multas de tránsito provenientes de la comuna de Villa Nueva. La base legal para la firma del convenio encuentra en el Artículo 10 del Código Municipal: “Asociación de

municipalidades. Las municipalidades podrán asociarse para la defensa de sus intereses y el cumplimiento de sus fines generales y los que garantiza la Constitución Política de la República, y en consecuencia, celebrar acuerdos y convenios para el desarrollo común y el fortalecimiento institucional de las municipalidades”. Entre los puntos del Convenio están: Puntos del Acuerdo a firmar: La Municipalidad de Guatemala se comprometerá a incorporar a la base de datos de Emetra las multas impuestas por la policía Municipal de Tránsito de Villa Nueva. La Municipalidad de Villa Nueva deberá enviar a la comuna de Guatemala las multas de tránsito, en intercambio según se definan, de mutuo acuerdo, entre los departamentos de informática de ambas comunas. La Municipalidad de Guatemala incorporará estas multas a la base de datos de Emetra, en un plazo no mayor de una semana a partir de la recepción.

La Municipalidad de Guatemala cobrará por cuenta de la de Villa Nueva las multas que ésta le envíe, a través de cajas receptoras u otros medios autorizados por la comuna capitalina, tales como bancos y supermercados. La Municipalidad de Guatemala se compromete a liquidar el monto de lo cobrado, por concepto de multas de Villa Nueva, según lo acordado. El Convenio podrá terminarse por decisión unilateral, de cualquiera de las Municipalidades, en cualquier tiempo, debiendo avisar a la otra comuna con por lo menos un mes de anticipación la terminación del acuerdo”.

En conclusión, podemos decir que la capacidad de gobernar requiere de un Estado descentralizado, que hay traspasado poder real al municipio y que éste lo ejerza con capacidad de mando y liderazgo, coordinando la toma y ejecución de sus decisiones. Un municipio requiere tener definidas sus prioridades y estrategias, y actuar como ámbito de confluencia de los diferentes niveles de gobierno, articulando intereses y negociando políticas de distintos niveles.

“La municipalidad ha de ejercer la autoridad y liderazgo para ejecutar las políticas, programas y proyectos, lo que les llevará a una modernización y reforma administrativa en beneficio de su población, además, han de tener la finalidad de aumentar la eficacia en la prestación de los servicios públicos y principalmente en la función de tránsito, con el objetivo de responder a las necesidades que se plantean en su ámbito.”¹⁷

La municipalidad tiene que propiciar un proceso, donde, mediante los esfuerzos de los ciudadanos y sus autoridades, se defina el futuro de la ciudad o municipio y donde se consiga la implicación de todos los agentes públicos y privados de la ciudad, así como un consenso sobre el modelo de ciudad que se desea y las principales actuaciones que deben emprenderse, así como implicarlos en su ejecución.

17. Hernández, Ob. Cit; pág. 94.

2.2. El derecho de defensa en la ley de tránsito

Empezaré este punto, hablando de la responsabilidad, tal y como lo establece el Artículo 3 de la Ley de Tránsito, que dice: Responsabilidad: Es responsabilidad de los conductores de los vehículos y de todas las personas, sean peatones, nadadores o pasajeros, cumplir con las normas que en materia de tránsito establece la presente ley y normen sus reglamentos. En consecuencia, independientemente de las disposiciones que afecten la tenencia de los vehículos, las sanciones deberán dirigirse también al conductor responsable. En todo caso, cualquier sanción que afecte el vehículo, será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor.

Asimismo, el Artículo 40 del Reglamento de Tránsito, establece que entre las obligaciones de los conductores de los vehículos están las siguientes: Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública. Deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de la carga transportada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario.

Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Al aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes u otras personas minusválidas.

Queda prohibido conducir utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo, está prohibido el uso de teléfonos, radio comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo esté en marcha, a no ser que para operarlos no sea necesario utilizar las manos.

Entonces, puedo decir que las infracciones se cometen de varias formas, al no acatar o cumplir los mandatos de la Ley y el Reglamento de Tránsito y que todos los conductores de vehículos, sean o no propietarios de los mismos, tienen que ser responsables cuando conduzcan vehículos en las vías públicas.

Asimismo, se debe tener educación vial, que es lo que la mayoría de personas no tiene, en virtud de que aprenden a conducir vehículos, por medio de amigos o conocidos y no mediante una escuela de aprendizaje autorizada para el efecto, en todo caso y supuestamente es obligatorio el aprendizaje de la ley y reglamento de tránsito, así como de las señales de tránsito, cuando se obtiene la licencia de conducir cualquier tipo de vehículo, el problema resulta, cuando se obtiene dicho documento, ya que la mayoría de personas lo obtiene anómalamente, en virtud de la burocracia y la corrupción que existe en los lugares en donde expiden las licencias.

Otro de los problemas que surge, cuando se obtiene la licencia de conducir fácilmente, como pasa en la mayoría de casos por corrupción, es que no es necesario aprender o saber conducir un vehículo, mucho menos es necesario saber la ley y reglamento de tránsito y como los guatemaltecos, estamos acostumbrados a obtener todo de manera fácil, nos adaptamos al sistema y en consecuencia la mayoría de conductores de vehículos no tienen educación vial, mucho menos respetan las señales y la ley de tránsito. Incluso, hay personas que obtienen su licencia primero y después aprenden a conducir.

Pero entonces, porqué las autoridades que regulan el tránsito no se preocupan más por atacar este problema. Será por conveniencia, ya que les conviene más que las personas cometan infracciones y así imponer una, dos y hasta tres multas en el mismo acto, con lo que se benefician económicamente.

En todo caso, llegué a la conclusión que en la ley de tránsito no está contemplado el derecho de defensa, únicamente regula en el Artículo 47, cuales son los Medios de impugnación administrativos y estipula que: En materia de tránsito, toda persona que se considere afectada por una disposición administrativa, podrá interponer recurso de revocatoria ante el Jefe del Departamento de Tránsito o ante el Juez de Asuntos Municipales, según el caso, el que será resuelto en el término de treinta días. En caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto desfavorablemente. En contra de la resolución que emitan las autoridades, cabrán los recursos que establece al Ley de lo Contencioso Administrativo.

2.2.1. Infracciones y sanciones de tránsito

Infracción significa transgresión. Infringir quebrantar leyes. Sanción significa entre otras cosas, pena o castigo que la ley establece para el que la infringe.

Entonces queda claro que la persona que no respeta la ley es un transgresor de la misma, no la respeta, por lo que debe ser sancionado, penado o castigado por infringir la ley, en el presente caso sería la ley de tránsito.

A continuación transcribo los Artículos de la Ley de Tránsito que regulan las infracciones y sanciones de tránsito, haciendo un breve comentario de cada uno:

El Artículo 30, de la ley de tránsito establece: Infracciones de tránsito. Constituyen infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en esta ley y sus reglamentos, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos.

Cuando la infracción no esté específicamente contemplada, se sancionará con amonestación o multa, conforme lo norma esta ley; y se impondrán sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo.

El Artículo anterior estipula que se impondrán sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aún cuando se trate de la misma persona o vehículo, por lo que, si una persona comete 5 infracciones de Q.500.00 cada una, el total a pagar será de Q. 2,500.00; y si además se enoja y reclama al agente de tránsito, éste lo toma como falta de respeto y le impone la famosa multa de Q. 1,000.00 por insultar a la autoridad, entonces tendrá que pagar Q. 3,500.00, pero es una persona que trabaja como fletero o taxista, cómo hace entonces para pagar tal cantidad de dinero, en dónde está aquí el principio de capacidad de pago. Porque sí no paga, hay conducción del vehículo y se queda sin su medio de trabajo. Aquí se viola el principio de equidad y justicia.

Y el Artículo 31 de la misma ley estipula: Sanciones. El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito o la municipalidad por intermedio del Juzgado de Asuntos Municipales, según el caso, podrá imponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos, según el caso, las sanciones administrativas siguientes: amonestación, multas, retención de documentos, cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión y cancelación de licencia de conducir.

Estas sanciones se impondrán independientemente de las responsabilidades civiles y penales que pudieran corresponder al actor.

Cuando se trate de infracciones cometidas por un conductor, la autoridad entregará la papeleta de aviso debidamente habilitada por el Departamento de Tránsito o la municipalidad, según el caso, en la cual especificará la infracción cometida, el artículo transgredido y la sanción impuesta.

Si se trata de un vehículo dejado en la vía pública, cuyo conductor no se encuentre presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso mencionada en el párrafo anterior, en el vehículo en un lugar visible y seguro.

Y qué pasa cuando la autoridad de tránsito, no deja la papeleta de aviso o cuando la persona se pasa un semáforo en rojo o conduce a excesiva velocidad, en ese caso no se cumple a cabalidad lo que el Artículo estipula, pues no hay boleta de aviso y se dan los casos que cuando una persona necesita una solvencia de tránsito, le aparecen 2 ó 3 remisiones o multas por pagar y la mayoría de veces, no sabe o no se acuerda de dichas infracciones, porque son de uno o dos años anteriores.

Es importante recalcar aquí, que no se acostumbra a sancionar al peatón, que la mayoría de veces se cruza imprudentemente la vía pública y no respeta los semáforos o pasarelas, sin que la autoridad de tránsito se preocupe por amonestarlo o multarlo y recordemos que la ley de tránsito también es para los peatones.

Artículo 32. Amonestaciones y multas. La autoridad de tránsito impondrá según lo norme el reglamento, amonestación y/o multas a las personas, conductores y propietarios de vehículos que no observen, violen o incumplan las disposiciones de esta ley y sus reglamentos, especialmente respecto al lugar, oportunidad, forma, modo y velocidades para circular en la vía pública.

Las amonestaciones consistirán en perforación de la licencia en los espacios previstos para tal efecto. Las multas se graduarán entre un mínimo equivalente a un

salario diario mínimo del campo, vigente al momento de cometer la infracción, hasta un máximo equivalente a un salario diario mínimo del campo para la actividad agrícola del café, vigente al momento de cometer la infracción, multiplicado hasta por mil, conforme lo norme el reglamento. Corresponde al Departamento de Tránsito o a la municipalidad, según el caso, imponer multas y recaudar los recursos por este concepto.

En Guatemala, no existen las amonestaciones mucho menos las perforaciones de las licencias de conducir. En contadas ocasiones los agentes de tránsito, que son buena gente y educados, les advierten a los conductores de vehículos sobre la imposición de una multa, para la próxima vez, que cometa la misma infracción.

Aquí volvemos al mismo asunto, sobre la famosa multa de Q. 1,000.00 por insultar a la autoridad y además la multa por la infracción cometida, entonces no hay equidad, porque sí es una persona que gana el salario mínimo, no puede pagar la multa y sí la paga se queda sin dinero para los gastos de su hogar y se ven disminuidos aquí sus derechos, protegidos por la Constitución.

Artículo 33. Retención de documentos. Se consideran infracciones administrativas y corresponderá al Departamento de Tránsito o a la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales, en su caso, retener la licencia de conducir e imponer una multa conforme el Artículo 32 de esta ley, en los casos siguientes: a) Cuando al conductor se le haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia, y b) Al conductor que hubiere acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago. La

licencia de conducir será devuelta al infractor una vez haya cancelado la multa impuesta.

Este Artículo es muy confuso, porque no determina cuales son las infracciones administrativas, sólo dice que cuando al conductor se le haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia. Pero quién le suspende o cancela la licencia y porqué motivos, no hay claridad en el artículo.

Artículo 34. Cepos. La autoridad de tránsito podrá emplear cepos o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados para los mismos o bien para inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones. Los cepos se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la infracción cometida.

El tema de los cepos lo discerniré y explicaré en otro capítulo, ya que es en parte la razón de ser, de la presente tesis.

Artículo 35. Incautación de vehículos y cosas. El Departamento de Tránsito o la municipalidad respectiva, podrá incautar y retirar vehículos, chatarra y demás cosas colocadas en la vía pública en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito. Estos vehículos, chatarra o cosas serán conducidos o transportados, a costa del propietario, a los depósitos autorizados para tal efecto. Además sus conductores o propietarios serán sujetos de una multa, la cual se fijará conforme esta ley y sus reglamentos.

Cuando un vehículo permanezca en la vía pública por más de treinta y seis horas, esté o no bien estacionado, en funcionamiento o con desperfectos mecánicos, haya sido o no objeto de un accidente de tránsito o utilizado para hechos ilícitos, obstruyendo o no el tránsito, se considerará abandonado y se procederá conforme el párrafo anterior.

La ley es de aplicación general o sea para todas las personas de la República de Guatemala, qué pasa entonces con los vehículos y chatarra que mantiene la Policía Nacional Civil en las calles, porqué la municipalidad en estos casos nos los incauta y retira de la vía pública, será que hay preferencias entre los particulares y autoridades.

También, se dan los casos de los talleres mecánicos, que mantienen y dejan estacionados vehículos en las calles o bien los reparan en éstas. Los buses urbanos o extraurbanos que se dejan estacionados por varios días, cuando están descompuestos o cuando terminan sus recorridos.

En estos casos la ley no es para todos, pues no se da la incautación o retiro de vehículos, a pesar de que hay quejas o denuncias de vecinos o dueños de casa a quienes les perjudica esta situación, pues casi siempre los estacionan en frente de sus casas, aquí tampoco existe el derecho de defensa, contemplado en el Artículo 12 de la Constitución.

Resumiendo este punto, puedo deducir que en los casos y Artículos expuestos, la ley de tránsito no es de aplicación general, ya que la autoridad de tránsito la aplica cuando así le conviene, principalmente a sus intereses económicos y en la mayoría de casos la aplica a la gente trabajadora, que muchas veces ganan el salario mínimo o bien utilizan el vehículo como su medio de trabajo, con lo que ven disminuidos sus derechos e ingresos económicos, cuando tienen que pagar excesivas multas, pues de lo contrario les incautan el vehículo o no les renuevan la licencia de conducir, quedando en el olvido la equidad, la justicia y el principio de capacidad de pago, que la Constitución Política de la República de Guatemala estipula para todas las personas.

Recordemos que la Constitución establece que serán nulas ipso jure las leyes y las disposiciones gubernativas o de cualquier otra índole, que disminuyan, restrinjan o tergiversen los derechos que la Constitución garantiza y que el Estado debe garantizar a los habitantes de la República, como la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.

2.3. El reglamento de tránsito

El Decreto 66-72 que contenía la anterior ley de tránsito, duró en vigencia 24 años y tuvo la particularidad de que durante su vigencia, nunca se emitió el reglamento respectivo.

La actual ley de tránsito, indica en su Artículo 48, que corresponde al Presidente de la República con el refrendo del Ministro de Comunicaciones, reglamentar la presente ley, dentro de los sesenta días contados a partir de la fecha de su publicación.

Esta ley fue puesta en vigencia durante el año 1996 y también tiene la particularidad de que su actual Reglamento de Tránsito fue puesto en vigencia hasta el 22 de mayo de 1998, o sea dos años después, a pesar de que la ley indica que debería haber sido emitido sesenta días después de la publicación de la ley.

El Acuerdo Gubernativo número 273-98 (Reglamento de Tránsito), cumple una función divulgativa, haciendo conciencia sobre la necesidad de ordenar y regular el tránsito en toda la república de Guatemala. El objeto del reglamento es normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.

El Estado debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a planeación, regulación y control se refiere, con ese objetivo debe delegar o trasladar funciones a otros entes públicos y prever formas innovadoras que, bajo el control estricto del cumplimiento de la ley, permitan al sector privado participar en actividades específicas de la administración de tránsito.

La principal innovación de este reglamento es que estipula y regula el traslado de la competencia de tránsito a las municipalidades que así lo soliciten, mediante el Ministerio de Gobernación, quien con el previo dictamen favorable del departamento de tránsito, dispondrá la redacción del Acuerdo Gubernativo correspondiente.

Además, el mismo estipula quién es la autoridad de tránsito y dice que para la realización de sus funciones y atribuciones, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se organiza e integra con las dependencias administrativas siguientes: Jefatura, Subjefatura, Secretaría General, Secciones, Divisiones, Unidades Ejecutivas y Delegaciones Departamentales de Tránsito.

El Jefe y Subjefe del Departamento de Tránsito, serán nombrados por el Ministro de Gobernación a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil. El resto del personal de la dependencia será nombrado o contratado por el Jefe del Departamento de Tránsito.

Entre otras cosas, el reglamento regula a la autoridad de tránsito, su objeto y trae una lista de 121 definiciones o expresiones, para la correcta interpretación del reglamento y los efectos del mismo.

Asimismo regula a los vehículos y los clasifica por uso y por peso, las autorizaciones para circular y los documentos que deben portar, así como el equipamiento básico con que deben contar, incluidos los vehículos automotores, motocicletas, bicicletas y motobicicletas.

Regula también las licencias para menores de edad, la capacitación para conducir vehículos, las pruebas y exámenes para obtener licencia, los requisitos y prohibiciones para renovación y reposición de licencias, permisos temporales de aprendizaje, normas especiales para la circulación y las sanciones por incumplimiento de las normas de aprendizaje.

El título cuatro regula las normas generales de comportamiento en la circulación, obligaciones de los usuarios y conductores en las vías, actividades que afectan la seguridad de la circulación y lo más importante trae un capítulo específico sobre el medio ambiente y la emisión de perturbaciones y contaminantes, escapes y silenciadores, contaminación auditiva y la restricción de circulación de vehículos por contaminación ambiental. El transporte de pasajeros y de carga, vehículos de dos ruedas, y la conducción de animales en la vía pública.

Dentro del título cuatro, el capítulo cinco regula la circulación de los peatones, la preeminencia de los mismos, o sea que el peatón tiene derecho de vía ante cualquier medio de transporte, espacios destinados al peatón, su circulación por calzadas o el

arcén, pasos peatonales y muy importante regula las zonas escolares y la prohibición de circular a pie en ciertas vías.

Muy importante también son las normas generales para los ciclistas y la prioridad que tienen de paso, así como donde deben circular las bicicletas, normas para los conductores de vehículos de transporte colectivo, urbano y extraurbano, número de pasajeros, identificación del conductor, carriles de circulación, ascenso y descenso de pasajeros, prioridad en paradas congestionadas y las paradas de taxis. El transporte de carga, carriles de circulación, sujeción a horarios y rutas, operaciones de carga y descarga, bicicletas y motocicletas de carga.

El capítulo nueve regula todo lo que es la señalización, obediencia de señales, prioridad entre señales y las normas, formato, diseño y especificaciones de señales, responsabilidad de señalar, señalización de obras, obligación de retirar señales obsoletas, prohibición de colocar carteles o vallas publicitarias que contengan o emulen señales de tránsito, prohibición de retirar, alterar o cubrir señales.

El capítulo diez y el once regula la apertura de puertas y apagado de motor en lugares cerrados y gasolineras, los cinturones, cascos y otros elementos de seguridad, obligatoriedad de su uso, cinturones de seguridad y otros sistemas de protección, excepciones de utilizar cinturones de seguridad y cascos.

Muy importante también es la regulación del comportamiento en accidentes y emergencias, normas de conducta para personas implicadas en un accidente de tránsito, detención por fallas mecánicas o caída de la carga, prohibición de reparar vehículos en la vía pública, remolque de vehículos averiados.

El título cinco regula la circulación de vehículos, utilización de calzadas y carriles, clasificación de las vías públicas en urbanas y extraurbanas, circulación por la derecha, utilización de carriles fuera de poblado, de carriles especiales, de arcenes, de calzadas, de carriles auxiliares, sentido de circulación, refugios, isletas, redondeles o similares, la velocidad de acuerdo a las circunstancias, moderación de velocidad, señalización respecto a la velocidad, velocidades máximas en área urbana y área extraurbana, velocidades mínimas, reducción de velocidad, distancia entre vehículos, medios permitidos para reducción de velocidad, autorización de medios para control de velocidad, carreras, concursos y otros eventos en la vía.

Las normas generales de la prioridad de paso, prohibición de bloqueo de intersección, prioridad en intersecciones, tramos estrechos, prioridad de paso de peatones, animales, bicicletas y vehículos de emergencia ante los vehículos. La incorporación a la circulación, incorporación al tránsito desde la vía pública o desde una propiedad colindante, carriles de aceleración, obligación de facilitar la incorporación. Normas generales para cambios de dirección, viraje o giro a la derecha o a la izquierda, caso especial de vehículos de grandes dimensiones, carriles de desaceleración, cambio de carril, cambio de sentido (vuelta en u), retroceso. Normas

generales para adelantar o rebasar por el lado izquierdo, excepciones por la derecha, rebasar o adelantar repetidas veces, obligaciones previas, derecho preferente, la ejecución, obligaciones del conductor y prohibiciones.

Regula también las paradas y estacionamientos, formas y lugares, normas al dejar el vehículo automotor, régimen municipal, lugares prohibidos para estacionar y parar, lugares prohibidos para estacionamiento. Las normas generales del cruce del ferrocarril. Obligación de advertir maniobras, desplazamiento lateral, marcha atrás o retroceso, parada o frenada, aviso luminoso, advertencias auditivas, advertencias de vehículos de emergencia, de mantenimiento vial y urbano.

Por último regula los casos en donde se da la retención y consignación del conductor, del vehículo, la licencia de conducir y de la tarjeta de circulación, el procedimiento para el traslado de vehículos al depósito y los daños sufridos por el vehículo en el predio.

3.3.1. Infracciones y sanciones

En el punto referente a la ley de tránsito quedó establecido en qué consiste la infracción y la sanción. En los Artículos del 180 al 185 del Reglamento de Tránsito, aparecen las sanciones o multas por las infracciones más comunes, cometidas por los conductores de vehículos, aplicándose de acuerdo a los valores siguientes:

Multa de cien quetzales: Por no respetar las señales de tránsito, por circular en el arcén sin causa justificada, por no facilitar la incorporación al tránsito a otros vehículos, por no utilizar las señales de tránsito, no respetar el derecho preferente a rebasar, circular sin casco protector, por conducir utilizando auriculares, aparatos receptores o reproductores de sonido o utilizando teléfonos, radio comunicadores u otros aparatos similares.

Multa de doscientos quetzales: Por circular sin portar la tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma, portar las placas de circulación en lugares no autorizados, no portar licencia de conducir, no tener el equipamiento básico, utilizar el vehículo para aprendizaje, producir sonidos o ruidos estridentes, exagerados o innecesarios, por medio del propio vehículo, escapes, bocinas u otros aditamentos, transportar carga en forma inadecuada y peligrosa o cuando obstruya la vía pública, no señalizar la carga. Respecto al transporte colectivo: no portar identificación vigente o reglamentaria el conductor, circular en carriles no permitidos o parar el vehículo colectivo no paralelo a la acera, no respetar las paradas autorizadas.

Para todo vehículo: no respetar señales de tránsito y las del agente o inspector escolar, altura y ancho máximo en ciertos lugares, circular contra la vía, por iniciar la marcha o reemprenderla, forzando al vehículo que tiene prioridad a modificar su trayectoria bruscamente, no observar normas de prioridad de paso, no respetar turno en fila de espera, incorporarse al tránsito, virar o girar, cambiar de carril, rebasar a la derecha o retroceder sin observar las normas, estacionarse en contra de la vía o estacionarse a más de veinticinco centímetros del bordillo o banqueta o que obstaculice

la circulación, circular sin luz baja durante el día en los casos previstos, no utilizar luces de emergencia, circular sin cinturones de seguridad, llantas lisas o con rotura, con escape o silenciador dañado, remolcar vehículos, permanecer en la vía pública reparando el vehículo por más de dos horas, circular sin poseer permiso de aprendizaje o por negarse a recibir la boleta de aviso, requerimiento de pago y de citación.

Multa de trescientos quetzales: Por conducir con licencia vencida, no tener el vehículo colectivo identificación del conductor, tirar basura u otros objetos en la vía pública desde el vehículo en marcha o estacionado, circular sin escape o silenciador, producir sonidos o ruidos estridentes e innecesarios por medio del propio vehículo o la bocina del mismo, en áreas residenciales, hospitales y sanatorios o en horas de la noche, utilizar bocinas o sirenas de los vehículos de emergencia, rebasar un vehículo o circular en paso peatonal, ubicar ventas callejeras u otros elementos no autorizados sobre pasos peatonales, pasarelas o vías públicas, realizar operaciones de carga y descarga sin contar con autorización, no cumplir límites de velocidad, bloquear intersecciones, no respetar señales en cruces de ferrocarril, efectuar giro o viraje donde no es permitido, efectuar cambios de sentido o rebasar en lugares prohibidos, no ceder el paso a peatones o ciclistas cuando tengan prioridad.

Multa de cuatrocientos quetzales: Por conducir sin tener licencia, circular con luces exclusivas para vehículos de emergencia, de mantenimiento vial y urbano, rebasar unidades de transporte público para parar frente a éstas, utilizar carriles diseñados para otros transportes, no ceder el paso a escolares dentro de la zona escolar y horarios establecidos, circular el vehículo con un lado frontal completamente

no iluminado, no señalizar un obstáculo en la vía pública, instalar objetos o cosas que parezcan señales de tránsito, no comportarse en la forma que establece este reglamento, por estacionarse en un lugar, simulando falla mecánica, retroceder en autopistas y vías rápidas, tirar, lanzar o abandonar en la vía pública basura y objetos que entorpezcan la circulación, por efectuar en la vía pública, reparaciones del vehículo que no sean de emergencia.

Multas de quinientos quetzales: Por circular sin placas de circulación, por no tener tarjeta de circulación, por circular en la vía pública cuando exista restricción por parte de la autoridad, por circular con vehículo de carga en horario y rutas prohibidas, a propietarios de talleres que reparen vehículos en la vía pública, por cada vehículo, por estacionar en lugares prohibidos según los Artículos 152 y 153, por transportar más personas que plazas según cada vehículo, por transportar personas en lugares exteriores de las unidades de transporte público, por recoger o dejar pasajeros, efectuando paradas en lugares no autorizados para el efecto.

El Artículo 185 del reglamento de tránsito, es muy importante, porque es el que regula las multas de mayor cuantía.

Multa de un mil quetzales: Por utilizar la vía pública para carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente, por cada conductor que participe, por retirar, dañar, alterar o cubrir señales de tránsito y por faltar el respeto, ofender, agredir o insultar a la autoridad de tránsito que compruebe o verifique, en caso que el

hecho pueda ser constitutivo de delito o falta, se certificará lo conducente al órgano jurisdiccional correspondiente.

Con fecha 19 de julio de 2002, según el Acuerdo Gubernativo número 259-2002, el Artículo 185 fue reformado, debido al uso excesivo y descontrolado en las vías públicas tanto por los pilotos de los vehículos como por otras personas que realizan actividades contrarias al uso común definido por la Ley de Tránsito, que atentan contra el interés social y el bien común, por lo que se hizo necesario emitir las disposiciones correspondientes, habiendo quedado el Artículo 185 así:

Multas de mayor cuantía: se aplicará multa de:

a) Un mil quetzales, en los casos que siguen: 1. Retirar, dañar, alterar o cubrir señales de tránsito; y 2. Faltar al respecto, ofender, agredir o insultar a la autoridad de Tránsito. En caso que el hecho pueda ser constitutivo de delito o falta, se certificará lo conducente al órgano jurisdiccional correspondiente.

b) Cinco mil quetzales, para quien altere la seguridad de tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles o por cualquier otro medio, en la vía pública para facilitar carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente.

c) Veinticinco mil quetzales por utilizar la vía pública para carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente, por cada conductor que participe.

En estos casos la autoridad de tránsito obligadamente dará aviso al Ministerio Público para que éste determine si hay conexión con algún delito que perseguir.

Como quedó apuntado las multas van desde cien hasta veinticinco mil quetzales y según el Artículo 30 de la ley de tránsito, se impondrán sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aún cuando se trate de la misma persona o vehículo.

O sea que si el conductor de un vehículo comete tres o cuatro infracciones en el mismo acto, debe pagar multa por cada infracción, pero qué pasa si no tiene dinero para pagarlas, entonces la autoridad de tránsito que verifique otra infracción, debe recoger el vehículo y conducirlo al depósito, con lo que le aumenta el pago, pues además de pagar las multas atrasadas, debe pagar la grúa con que se llevaron el vehículo y debe pagar el depósito en donde estuvo el mismo, mientras juntaba dinero para pagar las multas. Y el pago del depósito es de acuerdo a los días que allí pase el vehículo.

En el ejemplo anterior, vemos claramente que se viola el principio de capacidad de pago y no hay justicia económica, ya que son grandes cantidades de dinero las que se pagan en la imposición de sanciones, con lo que se disminuyen y restringen los derechos que la Constitución garantiza, pues de acuerdo al Artículo 42 de la ley de tránsito, independientemente del pago de las multas que corresponde aplicar a los infractores de las disposiciones de tránsito, éstos estarán obligados a pagar los gastos

correspondientes a los servicios de cepos, grúas, depósitos y otros necesarios para la aplicación de la ley.

3.3.2. Procedimiento de la infracción en el reglamento de tránsito

El procedimiento en la imposición de una infracción es simple, el conductor de un vehículo no respeta un alto, el agente de tránsito que se de cuenta lo debe detener y le da una boleta con la remisión impuesta, informándole que si la paga dentro de los cinco días hábiles siguientes le hacen un rebaja o descuento del veinticinco por ciento, deducido del monto total de la multa, de acuerdo al Artículo 189 del reglamento.

El infractor se presenta y paga la multa impuesta, ya sea en los bancos del sistema, quienes están autorizados para el efecto o bien la paga directamente en las cajas de la municipalidad de la ciudad capital y ahí termina el asunto. Es de aclarar aquí, que sí el infractor paga al sexto día hábil después de la imposición de la multa, además de pagar el monto total de la multa, debe pagar intereses por mora calculados al veinte por ciento anual, por cada día de atraso, de acuerdo al Artículo 189 del Reglamento.

Se da el caso de que el infractor no tiene dinero para pagar la multa o multas impuestas o bien no quiere pagarlas, entonces se le acumulan dos, tres y hasta cuatro multas y en algún operativo o reten de la autoridad de tránsito, verifican si está o no

solvente de remisiones, se dan cuenta de que debe cuatro multas, entonces conducen el vehículo a los predios de la municipalidad, destinados para el efecto.

Y también puede darse el caso, que cuando necesite obtener una solvencia de remisiones, para efectuar algún trámite relacionado a su vehículo, no se la extienden hasta que no pague las multas: Otro caso pasa cuando al pagar el impuesto de circulación de su vehículo (calcomanía) tampoco le cobran impuesto o le venden la calcomanía si no paga las remisiones.

Lo mismo pasa, cuando el conductor se pasa un semáforo en rojo y sigue su marcha, la autoridad de tránsito en este caso, toma nota del número de placa y el tipo de vehículo y reporta la infracción al sistema computarizado de la municipalidad, para que cuando el infractor se presente a solicitar solvencia de remisiones o pagar la calcomanía, le aparezca en el sistema y debe de pagarlas obligadamente.

Actualmente, las remisiones que impone la Policía Nacional Civil, también las reporta al moderno sistema computarizado, y cuando el infractor se presenta a renovar o reponer su licencia de conducir vehículos, le aparecen y obligadamente debe pagar las multas o remisiones, para obtener dicho documento.

En todo caso, si treinta días después de impuesta la multa, el conductor no cancela, la autoridad de tránsito solicitará el traslado del vehículo infractor al depósito correspondiente, salvo que el hecho se encuentre en gestión administrativa, de acuerdo al Artículo 190 del reglamento.

En este punto nos encontramos nuevamente con el principio de la capacidad de pago, pues además de pagar la multa impuesta, debe pagar la grúa que traslade el vehículo y debe pagar los días que pase el mismo, en el depósito.

3.3.3. Derecho de defensa en el reglamento de tránsito

El Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, por su parte estipula el procedimiento de la infracción y dice que: La autoridad de tránsito que compruebe o verifique la infracción, entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, la cual indicará la infracción cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, según el caso. El pago efectuado, dará por agotado el trámite administrativo.

Como gestión o trámite administrativo se entiende el derecho del infractor, de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contados a partir de la fecha en que se cometió la infracción. En tal caso, el interesado presentará el alegato correspondiente ante el Departamento de Tránsito o ante el juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso.

El departamento de tránsito o el juzgado de Asuntos Municipales de tránsito en su caso, resolverá en un plazo no mayor de treinta días.

Lo afirmado en la boleta por la policía de tránsito, constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos. El medio probatorio de la infracción es la firma del infractor puesta en la boleta o la razón del agente de policía de tránsito en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo.

El Artículo 187 del Reglamento por su parte regula los casos en que el conductor no se encuentre. El policía de tránsito, en lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el infractor no esté presente en el momento de cometerse o verificarse la infracción, o en caso que el infractor no se identifique personalmente.

En el Artículo 186, nos encontramos claramente con el legítimo derecho a la defensa o sea el derecho que tiene el infractor de manifestar por escrito su oposición o desacuerdo, ofreciendo la prueba y el alegato, se presenta ante el Departamento de Tránsito o en su caso ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, quien resuelve lo pertinente.

Comúnmente, no hay pruebas que se puedan presentar en contrario a una remisión, casi siempre el Juzgado de Asuntos Municipales en su caso, no exonera el pago de multas, regularmente concede a veces alguna rebaja de la multa impuesta.

Pero el problema se da, cuando a una persona le urge la solvencia de remisiones, ya que el juzgado tiene treinta días para resolver y como son cientos de

personas, los que están en desacuerdo con las multas, se da el caso de que a veces pasan más de treinta días sin que el juzgado resuelva, entonces no queda más remedio que pagar las multas.

3.4. La aplicación de la ley y reglamento de tránsito en la ciudad de Guatemala

Desde que entró en vigencia la ley y el reglamento de tránsito, se ha aplicado completamente, debido al actual sistema computarizado que poseen las autoridades de tránsito, pero sus efectos no han sido todos positivos, pues hasta la fecha no se han cumplido los objetivos propuestos y las autoridades de tránsito, no se han preocupado o no han puesto interés por solucionar todos los problemas que actualmente, ocasionan los grandes congestionamientos viales.

Se han preocupado más en la recaudación del dinero de las multas, que en dar solución a los problemas viales, además han dejado en el olvido la publicidad que se le debe dar a la ley de tránsito, para que los conductores de vehículos no cometan tantas infracciones.

Otros de los puntos en donde no ha cumplido su objetivo la ley y el reglamento de tránsito, es en el aspecto de las relaciones humanas que deben mostrar los agentes municipales de tránsito, pues aunque todos son profesionales, en la mayoría de casos, no respetan a los conductores, se comportan prepotentes y maleducados, a la hora de imponer una sanción, al extremo que de que no entienden razones y mucho menos se

les puede hablar, por temor a que lo tomen como falta de respeto o insultos a la autoridad e impongan la ya tan conocida multa de los un mil quetzales.

En conclusión, las autoridades de tránsito deben mejorar el sistema en la imposición de las sanciones, deben capacitar más a los agentes de tránsito y les deben impartir cursos de relaciones humanas, además deben buscar la forma de que los conductores de vehículos, reciban más educación vial, para que se cometan menos infracciones a la ley y reglamento de tránsito.

3.5. Relación de la ley de tránsito con otras leyes, para su eficaz funcionamiento

“La regulación del tránsito depende en gran parte de la capacidad del personal administrativo y operativo que se encarga de llevar a cabo dicha función y uno de los puntos principales para obtener el éxito de los objetivos y que el legislador perseguía al aprobar la Ley de Tránsito, es que los funcionarios tengan el conocimiento de que administrar el tránsito, significa también tener conocimiento de la relación que existe entre la Ley de Tránsito con otras leyes, desconocer la existencia de las mismas, conlleva a realizar y aplicar incorrectamente su función.

De lo anterior se deduce que si bien es cierto la Ley de Tránsito y su Reglamento, son las directrices principales para regular el tránsito vehicular, también es cierto que hay otras leyes que se relacionan con la materia que aquí nos ocupa, tal es el caso de la Constitución Política de la República de Guatemala, que es la ley superior a

todas las demás, también está el Código Municipal, el Código Penal, el Código Procesal Penal, el Código Civil, el Código Procesal Civil y Mercantil, la Ley de lo Contencioso Administrativo y la Ley del Organismo Judicial, entre otras, que ocupan un lugar importante en la correcta función de administrar el tránsito. Que se relacionan con la Ley y Reglamento de Tránsito, que la fortalecen y respaldan, así también que una no funciona sin la otra y viceversa.”¹⁸

De lo anterior empezamos por establecer que la Constitución Política de la República de Guatemala, en su Artículo 1 estipula que: El Estado de Guatemala, se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común. Y el Artículo 2 por su parte establece: Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.

Esto significa que una correcta aplicación de las funciones de tránsito, en razón de organización, prevención y objetivos, dará como resultado al ciudadano que posea o no vehículo, proveerlo de seguridad y protección a la vida, pues se evitarían así más accidentes de tránsito, que en muchos casos causan la muerte.

18. Rebon, Jorge Luis, **Problemas jurídicos del transporte público e individual de pasajeros**, pág. 35.

La aplicación justa y correcta de las sanciones o multas de tránsito, también es uno de los objetivos que persigue la Constitución de la República, pues el Artículo 11 se refiere a las infracciones, el Artículo 25 al registro de personas y vehículos y el Artículo 26 a la libertad de locomoción y éstos guardan estrecha relación con los objetivos de la ley y reglamento de tránsito.

En lo que toca al Código Municipal, hay que centrarse en el Artículo 3 que establece la Autonomía Municipal y el control que ésta tiene sobre los servicios públicos locales y dentro de los servicios que regulan las municipalidades, podemos mencionar principalmente el transporte urbano y extraurbano de personas y el servicio de taxis, lo que relaciona al código directamente con la ley de tránsito, pues ambos regulan este tipo de vehículos.

En cuanto al Código Penal, me ubico en el Artículo 127, que se refiere a los homicidios culposos, el Artículo 150, a las lesiones culposas, pues hay que recordar que la mayoría de accidentes de tránsito se enmarcan dentro de estos delitos, además los Artículos 157 y 158, establecen los delitos contra la seguridad del tránsito y el Artículo 292 a los atentados contra otros medios de transporte.

Del Código Procesal Penal, traigo a colación lo que establece el Artículo 264 Bis, que se refiere al arresto domiciliario en hechos de tránsito, éste es muy importante, porque el funcionario encargado de la aplicación de la ley, tiene que saber cuando

procede o no un arresto domiciliario, para no afectar los derechos del conductor o de otras personas afectadas.

El Código Civil establece los daños ocasionados por los medios de transporte en sus Artículos 1651 y 1652 y la forma de resarcir estos daños lo encontramos regulado en el Código Procesal Civil y Mercantil.

Concluyo con la importancia que conlleva la Ley de lo Contencioso Administrativo, ya que la misma ley de tránsito en el Artículo 47 párrafo segundo indica, que en contra de la resolución que emitan las autoridades cabrán los recursos que establece la Ley de lo Contencioso Administrativo.

De lo anterior resumo, que administrar el tránsito por parte de cualquiera de las municipalidades de la república, además de cumplir con los requisitos exigidos para el traslado de la competencia de tránsito, requiere también de una capacitación profesional en materia legal, para todo el personal que sea designado para la administración del tránsito, de lo contrario seguiremos con el fracaso que hasta ahora ha demostrado la regulación del tránsito, debido a la idiosincrasia del guatemalteco, su falta de cultura, de conciencia social y al grado de analfabetismo que existe en Guatemala, pero principalmente por la falta de preocupación, por parte de las autoridades, ya que han demostrado su incompetencia y fracaso, en la responsabilidad de manejar el tránsito, principalmente en la ciudad capital.

CAPÍTULO IV

4. Los cepos y ley que los regula

Principio este punto diciendo que la palabra cepo significa: Dispositivo utilizado para inmovilizar, bloqueándole una rueda a un vehículo mal aparcado.

La ley de tránsito en su Artículo 34 lo regula diciendo que: La autoridad de tránsito podrá emplear cepos o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados para los mismos o bien inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones. Los cepos se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la infracción cometida.

Este mecanismo de inmovilización se puso de moda, desde el año dos mil dos, lo que dio lugar a numerosas protestas por parte de los conductores de todo tipo de vehículos, principalmente de los que estaban acostumbrados a parquearse o estacionarse en cualquier lugar, principalmente en los lugares no autorizados para ese efecto, pero la municipalidad no dio marcha atrás y ha sido la forma más efectiva para lograr que la gente mal acostumbrada a irrespetar la ley de tránsito, ahora lo piense dos veces, antes de estacionarse en cualquier lugar.

Tan importantes han sido los cepos, que la municipalidad de Guatemala, creo una ley específica para los mismos, la cual transcribo a continuación:

“ACUERDO COM-008-06.

EL CONCEJO MUNICIPAL DE GUATEMALA.

CONSIDERANDO:

Que el Organismo Ejecutivo por conducto del Ministerio de Gobernación, a través del Acuerdo Gubernativo número 67-98 de fecha once de febrero de mil novecientos noventa y ocho, delegó a la Municipalidad de Guatemala, la competencia de la administración del tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, el cual fue convalidado por el Honorable Concejo Municipal con fecha veintitrés de febrero del mismo año.

CONSIDERANDO:

Que para dicho cumplimiento deben adoptarse las medidas que sean necesarias y emitir las ordenanzas y disposiciones municipales que coadyuven al eficiente desempeño de la administración y control del tránsito dentro del municipio.

CONSIDERANDO:

Que corresponde a la Policía Municipal de Tránsito la facultad de aplicar las sanciones previstas en la Ley de Tránsito, su Reglamento y aquellas ordenanzas municipales creadas para el efecto.

CONSIDERANDO:

Que dentro de los mecanismos utilizados por la Policía Municipal de Tránsito, para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública o en lugares no autorizados para los mismos, está la colocación de los aparatos inmovilizadores

(CEPOS), los que se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa por la infracción cometida. Sin embargo, en múltiples ocasiones los propietarios o conductores de los vehículos automotores que han sido inmovilizados, retiran el aparato inmovilizador causándole daños en su estructura, la cual por sus características no es objeto de reparación, haciendo incurrir en gastos administrativos y operativos a EMETRA por los daños ocasionados, además del perjuicio causado por la suma de dinero dejada de percibir.

POR TANTO:

Con base en lo considerado y en lo que para el efecto preceptúan los artículos 253 inciso c) de la Constitución Política de la República de Guatemala; 33, 35, inciso i); y 73 inciso a) del Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República.

ACUERDA:

Artículo 1. Los aparatos inmovilizados (CEPOS) colocados a los vehículos dejados en la vía pública o en lugares no autorizados para los mismos, de conformidad con lo preceptuado en los artículos 152, 153 y 184 numeral 6 del Reglamento de Tránsito, serán liberados únicamente por la Unidad de Grúas y Cepos de la Policía Municipal de Tránsito, inmediatamente después que el interesado haya efectuado el pago de QUINIENTOS QUETZALES (Q. 500.00) por la infracción cometida. Este pago deberá acreditarse con la boleta de pago extendida por cualquiera de los bancos del sistema autorizados para el efecto o recibo extendido por las cajas receptoras de la Municipalidad.

Artículo 2. A los propietarios legítimos o tenedores de vehículos automotores de transporte liviano que sean inmovilizados por medio de CEPOS o mecanismos

similares, de conformidad con los preceptuado en los artículos 152, 153 y 184 numeral 6 del Reglamento de Tránsito, que liberen o retiren el aparato inmovilizador, utilizando la fuerza o cualquier otro mecanismo que dañe la estructura del mismo, será sancionado con una multa de CINCO MIL QUETZALES (Q. 5,000.00) por los gastos administrativos y daños ocasionados.

Artículo 3. Cuando se trate de vehículos de transporte pesado, la multa será de SIETE MIL QUETZALES (Q. 7,000.00) por los gastos administrativos y daños ocasionados.

Artículo 4. Las multas a que se refieren los artículos 2 y 3 del presente Acuerdo, son sin perjuicio de las acciones penales que pudieran derivarse de la sustracción y robo de los aparatos inmovilizadotes (CEPOS).

Artículo 5. Se deroga cualquier otra disposición, resolución, ordenanza, reglamento o acuerdo municipal que se oponga o tergiverse el contenido del presente Acuerdo.

Artículo 6. El presente Acuerdo empezará a regir el día siguiente de su publicación en el Diario de Centroamérica, Órgano Oficial del Estado.

Dado en el Salón de Sesiones “Miguel Ángel Asturias” del Palacio Municipal, el día veintisiete de febrero del dos mil seis.

Álvaro Arzú, Alcalde Municipal.

Lic. Héctor Adolfo Cifuentes, Secretario Municipal”. 19

De la ley anterior deduzco, que mucha gente con tal de no pagar la multa, quitaba los cepos por la fuerza, lo que ocasionaba que los mismos se dañaran o bien se los llevaban y por lo mismo la municipalidad emitió la ley referida, entonces ahora además de la multa a pagar por el cepo, si éste es destruido, debe pagarse el daño ocasionado al mismo, ya que la municipalidad los tiene registrados y controlados mediante computadoras, es más se deducirán las responsabilidades penales correspondientes por el daño ocasionado a dicho inmovilizador.

Aquí veo otra clara violación a la legítima defensa, pues dichos aparatos, son colocados en los vehículos y sí el conductor no tiene para pagar la multa correspondiente, no puede movilizar el vehículo, pero cómo se defiende ante tal situación, aquí no puede manifestar su desacuerdo por escrito, pues se llevaría días para que le resolvieran y mientras tanto qué pasa con el vehículo. No le queda más que pagar, entonces se ven disminuidos sus derechos.

19. Municipalidad de Guatemala, **Multas por aparatos inmovilizadotes (Cepos)**, marzo 2006.

4.1. Incautación y retiro de vehículos de la vía pública

Respecto a la incautación de vehículos dejados en la vía pública, el Artículo 35 de la ley de tránsito, habla de los vehículos dejados en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito, los cuales serán conducidos a costa del propietario, a los depósitos autorizados para el efecto, además el propietario o conductor queda sujeto al pago de una multa.

Si el vehículo permanece durante más de 36 horas en la vía pública, ya sea que esté o no bien estacionado, funcionando o con desperfectos mecánicos, haya o no sido objeto de accidente de tránsito o utilizado para hechos ilícitos, obstruyendo o no el tránsito, éste se considera abandonado y por lo mismo será transportado al depósito.

El reglamento de tránsito en el Artículo 178 habla del procedimiento para el traslado del vehículo y dice que del lugar de la infracción al depósito, la autoridad de tránsito, utilizará grúas y otros medios adecuados, asumiendo la responsabilidad por los daños que se causen al vehículo durante el trayecto, al llegar al depósito, el administrador del mismo, procede a sellarlo, para prevenir el robo de cualquier objeto o equipo del mismo, además llena un formulario, consignando en el mismo, el estado, equipo, golpes y otros defectos y datos del vehículo, que le servirá por cualquier reclamo. Sí el vehículo en el predio fue objeto de sustracciones, golpes, robos, daños o alteraciones respecto a su estado original, debe presentar la denuncia ante el Ministerio Público.

El Artículo 37 regula que los vehículos, chatarra o cosas dejados en la vía pública, serán objeto de venta en subasta pública o se adjudicarán al Ministerio de Gobernación o la municipalidad, si después de seis meses, de haberse incluido su descripción en los avisos colocados por la autoridad de tránsito en lugares visibles y públicos, en sus oficinas nacionales, departamentales, municipales u otras, no fueren reclamados por sus propietarios o legítimos tenedores. Los fondos recaudados integran los recursos privativos del Ministerio de Gobernación o de la municipalidad, según el caso, quienes dispondrán de los mismos.

Según el Artículo 38 para solicitar la devolución de estos vehículos, chatarra o cosas, dentro de los seis meses siguientes al aviso de su incautación, el propietario o legítimo tenedor del mismo, deberá acreditar fehacientemente dicha condición y pagar las multas, recargos y gastos correspondientes hasta el día de su efectivo retiro. Cuando no se compruebe fehacientemente la propiedad del vehículo, la autoridad respectiva dará audiencia a todos los interesados y resolverá en definitiva, en contra de esta resolución cabe el recurso de revocatoria, si se trata del Jefe del Departamento de Tránsito y si se trata del Juez de Asuntos Municipales, caben los recursos previstos en el Código Municipal. Si no se establece la propiedad de los vehículos, éstos pasarán, sin más trámite, a propiedad de la autoridad que lo hubiere incautado, quien dispone de ellos en pública subasta.

Pero que pasa cuando el conductor o propietario del vehículo no está presente cuando se llevan el vehículo, y piensa que es un robo y hace la denuncia. Esto no lo reguló la ley. También es común que no se visiten las oficinas de tránsito y por lo tanto las personas no se enteran de los avisos de vehículos incautados, que se hace en esos casos. Tampoco lo reguló la ley.

En todo caso, lo principal aquí, es que no hay derecho de defensa, simplemente se llevan los vehículos y las personas tienen que ver de que forma recuperan sus vehículos, de lo contrario si no tienen para pagar lo adeudado, el vehículo pasa a propiedad de la autoridad que lo incautó, lo que le beneficia económicamente. Por lo que sería bueno idear una forma de pago con facilidades, para las personas de escasos recursos, que su único bien muchas veces lo constituye un vehículo y por lo tanto si lo pierden, se quedan a veces sin los ahorros de su vida.

4.2. Destino de los ingresos obtenidos en la imposición de multas

Punto importante es el destino de los ingresos económicos, obtenidos de la imposición de multas por infracciones. Y me pregunto, qué pasa con esos ingresos, para qué sirven y si cumplen sus objetivos o son un medio de afianzarse la autoridad de tránsito, dinero para otros rubros que no necesariamente son de tránsito. Corresponde entonces, primero de acuerdo a la ley determinar qué pasa con esos fondos, para luego realizar un análisis de acuerdo a la realidad actual.

De acuerdo al Artículo 44 de la ley de tránsito y su régimen financiero, los ingresos provenientes de la aplicación de la presente ley tendrán el carácter de fondos privativos de la Dirección General de la Policía Nacional, Dirección que por sí o por intermedio del Departamento de Tránsito los recaudará y dispondrá de ellos conforme esta ley. Quedan a salvo los fondos recaudados por los tribunales con ocasión del conocimiento de asuntos de tránsito, los cuales integran el presupuesto del Organismo Judicial.

El Artículo 45 por su parte indica que cuando el Ministerio de Gobernación traslade la administración del tránsito a una municipalidad, los ingresos provenientes de la aplicación de sanciones, especialmente multas, sus recargos y gastos serán recaudados por las municipalidades. En este caso, los ingresos recaudados tendrán el carácter de fondos privativos y el municipio los destinará exclusivamente para el diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial.

Por su parte el reglamento de tránsito en el Artículo 188 regula los Fondos privativos y dice: Se faculta a la dirección General de Rentas Internas para llevar a cabo la recaudación, contabilización y apertura de las cuentas contables que se utilizarán para el registro de los ingresos que se perciban por concepto de multas de tránsito, así como cualquier otro ingreso establecido por la Ley de Tránsito y el Reglamento, en concepto de fondos privativos del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

La administración de las multas, en cuanto a su imposición, control, descuentos e intereses, corresponde al Departamento de Tránsito, o en su caso, al Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito.

Los fondos provenientes de multas por infracciones de tránsito que se hayan percibido hasta la fecha de emisión del presente Acuerdo Gubernativo que se ingresaron al fondo común, se transferirán a una cuenta específica a favor del Departamento de Tránsito; y los que se perciban posteriormente, a fin de que el citado Departamento los destine para el diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial.

Cuando el Ministerio de Gobernación traslade la administración del tránsito a una o varias municipalidades, los ingresos provenientes de la aplicación de sanciones, multas, recargos y gastos de administración, serán recaudados por las municipalidades y en este caso, los ingresos recaudados tendrán el carácter de fondos privativos del municipio, el cual los destinará exclusivamente para el diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial. Cada municipalidad se regirá por sus propias normas y procedimientos.

Actualmente los ingresos obtenidos en la aplicación de sanciones, multas, recargos y gastos de administración, en la ciudad capital son recaudados por la municipalidad y según la ley y el reglamento de tránsito, deberán ser utilizados para el diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras

de infraestructura vial y cada municipalidad los regirá según sus propias normas y procedimientos.

Pero qué ha pasado con estos ingresos, si vemos que día a día no mejora la actividad de tránsito y son peores los congestionamientos viales, es más, se han reducido los carriles de circulación en puntos donde la circulación de vehículos es mayor.

Hoy en día la Corporación Municipal de la Ciudad de Guatemala aprueba su presupuesto para cada año, consignando como una de las principales fuentes de ingresos las multas que deberían imponer sus agentes de la Policía Municipal de Tránsito y, tomando en cuenta la agobiante situación en que está el municipio, por los desgobiernos anteriores, ese rubro constituye uno de los grandes negocios para la administración municipal.

De suerte que las multas de tránsito se convirtieron en importante fuente de recursos financieros para el Ayuntamiento y por ello no extraña que los agentes se disparen con multas exorbitantes y que corran a poner cepo, aún a vehículos cuyos propietarios se bajan a abrir la puerta de sus cocheras.

En realidad si algo está demostrado es que EMETRA y la Municipalidad no tienen la menor noción técnica de lo que es administrar el tránsito en una ciudad como la nuestra. EMETRA fue creada para funcionar como la empresa de transporte del municipio, pero cuando el Alcalde anterior otorgó o regaló los buses rojos (tomates) a los empresarios tradicionales, se asignaron nuevas funciones a esa empresa y así

empezó la desorganización, además con pruebas y errores, se ha caracterizado la ausencia de planeación.

Pero una cosa es EMETRA y otra muy diferente es la Policía Municipal de Tránsito, puesto que ese cuerpo fue creado por acuerdo gubernativo y funciona por delegación que hace el gobierno central de su responsabilidad en el manejo del tránsito. La prueba es que en el resto de municipios el control del flujo vehicular está en manos de la Policía Nacional Civil, por lo que, quien delegó su atribución la puede rescatar cuando lo considere oportuno y, sobre todo, viendo que para la Municipalidad de Guatemala las multas son un negocio seguro.

La libre locomoción es disminuida a los ciudadanos los días domingo, en ciertos puntos de la ciudad, ya sea por un capricho de EMETRA o porque en realidad estos cierres de calles, son necesarios para la cultura y distracción de las personas, entonces si así fuera, porqué sólo lo hacen en puntos que no son accesibles para la clase pobre o trabajadora, estas disposiciones son la gota que ha colmado el vaso, puesto que ponen a los agentes malencarados y prepotentes de la Policía Municipal de Tránsito, a impedir el paso de los automovilistas, para dar vida a un proyecto que sólo genera malestar ciudadano.

Sería bueno en todo caso y se plantea la necesidad de revisar la jurisdicción municipal, para decidir este tipo de cuestiones (cierre de calles), puesto que la municipalidad no es dueña de la ciudad ni puede disponer la restricción de derechos ciudadanos como el de la libre locomoción. La reorganización, por no decir la desaparición de la Policía Municipal de Tránsito, es una necesidad urgente en la ciudad para cesar con el negocio que son las multas a los automovilistas y el papel de EMETRA tiene que ser objeto de una profunda revisión para terminar con sus abusos.

CAPÍTULO V

5. Educación vial

La ley de tránsito regula en su Artículo 48 la Educación Vial y dice que: El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales, departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales e informales, así como a los de capacitación superior.

O sea que, la educación vial es obligatoria y legalmente las autoridades de tránsito deben incorporarla a los planes educativos en coordinación con el Ministerio de Educación, algo que no pasa ni ha pasado nunca en el país, ya que se preocupan más de recaudar dinero en la imposición de multas y de otras cosas, menos de la educación vial.

Lo que deben tomar en cuenta las autoridades de tránsito y poner en práctica desde ya, es más acceso a la educación vial, cuando se está estudiando la primaria, de modo que se empiece a orientar a los niños sobre el respeto a la ley y al reglamento de tránsito, porque es más fácil educar a un niño que a un adulto.

Cabe recordar en este punto, que la ley de tránsito también regula lo referente a los peatones y zonas escolares; y por lo mismo es importante que desde niños, se empiecen a educar para conducirse en las calles, para que cuando sean adultos sepan conducirse también en la vía pública al manejar vehículos.

Por lo tanto deben buscarse los mecanismos, para que desde ya, el Ministerio de Educación empiece a implementar en los niños de primaria la educación vial, instituyéndola como una clase más en el programa de estudios.

Como ejemplo, está Estados Unidos, en donde los adolescentes cuando están estudiando el nivel básico, son obligados a recibir un curso de capacitación para manejar vehículos y cuando lo concluyen deben pasar el examen de manejo. Lo que no pasa en Guatemala, ya que la mayoría de los adolescentes aprenden a manejar con sus padres o amigos y no en una escuela autorizada para el efecto. Y para obtener la licencia, buscan los medios más fáciles, pues debido a la burocracia que existe, les sale más barato sacarla por medios fraudulentos.

Resumiendo este punto, me resta decir que la falta de educación vial, es la principal causa por la que se cometen tantas infracciones y por lo mismo la imposición de tantas multas, como ejemplo cito el siguiente artículo de prensa libre que dice:

“La PMT sanciona cada día a al menos 50 conductores por exceso de velocidad. Más de tres mil 500 conductores han sido sancionados por exceso de velocidad, en los últimos tres meses, luego de que la Policía Municipal de Tránsito (PMT) de la capital comenzara a utilizar foto velocímetros para medir la circulación de los vehículos. De acuerdo con Amilcar Montejo (vocero de la municipalidad capitalina), cada día la PMT impone entre 40 y 50 multas a conductores que transitan por las calzadas Roosevelt y Atanasio Tzul, el bulevar Austriaco y la carretera a El Salvador, principalmente por exceso de velocidad. En los cuatro operativos que se efectúan a diario (dos en la mañana y dos en la tarde), los agentes no necesitan detener a los infractores para entregarles una boleta física. Las máquinas toman la fotografía del vehículo y registran la fecha, hora, dirección y velocidad con que se movilizaba. No pueden negar el hecho o afirmar que se trata de un montaje, porque en las fotografías se observa el número de placa y el modelo del vehículo. La multa por exceder los límites de velocidad en el municipio asciende a Q300. **ABUSO DE VELOCIDAD:** En los archivos de la PMT destacan cinco casos que están documentados como extremos, ya que los infractores conducían al doble de la velocidad permitida. Por ejemplo, uno de ellos, que circulaba por la calzada Atanasio Tzul, donde se permite un máximo de 70 kilómetros por hora, lo hacía a 157; otro que se movilizaba por la calzada Roosevelt, corría a 164 kilómetros por hora, cuando en esa arteria el límite es de 70.

Montejo informo que del 1 de enero al 14 de marzo recién pasados, la PMT emitió 27 mil 700 boletas de prevención a pilotos que conducían a alta velocidad.”²⁰

Como vemos la cantidad de infracciones y la imposición de multas es alarmante, y lo que es peor aumenta día con día, pareciera que la autoridad de tránsito, sólo se preocupa por la imposición de remisiones y no de averiguar la causa por las que se cometen. El principal problema que hay aquí, es que debido a la autonomía de que goza la municipalidad, ninguna otra institución puede interferir en sus asuntos y por lo mismo se siguen cometiendo los abusos en la imposición de multas.

5.1. Análisis sobre la violación al derecho de defensa en la imposición de infracciones

El diario vivir de los guatemaltecos necesita de la utilización de todos los medios de transporte que existen y el crecimiento desordenado en todas las áreas y especialmente de las fuentes de trabajo en la república de Guatemala, que ha centralizado casi toda la gran producción en el departamento de Guatemala, ha creado ya, un caos vial que representa un problema social, difícil de resolver en la actualidad para todos los jefes ediles del departamento de Guatemala.

20. **Multas**, Prensa Libre, Guatemala, miércoles 27 de junio de 2007, pág. 10.

Es así, como todos los días encontramos congestionamientos en todas las vías de acceso a la ciudad de Guatemala y no obstante, que los alcaldes de los municipios vecinos a la ciudad de Guatemala, se han reunido para tratar el problema no han podido solucionarlo, es por eso que estos alcaldes ediles, se han visto en la necesidad de ampliar sus calles reduciendo de una manera considerable las áreas de parqueo, fomentando con esto, la proliferación de parqueos privados, con tarifas poco controladas por las autoridades, que lucran de una manera desmedida con la economía de los guatemaltecos, que tienen necesidad de utilizar estos parqueos públicos.

La ley de tránsito fue propuesta al congreso mediante un estudio realizado por la Municipalidad de la ciudad de Guatemala, durante la administración del licenciado Oscar Berger; por eso, sí se lee detenidamente la ley, se puede establecer que la misma tiene una tendencia a solucionar los problemas del tránsito en la ciudad y no, de una forma integral en toda la república.

El Artículo 1 de la ley de tránsito establece que: por tránsito deben entenderse todas las actividades relacionadas con el control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamientos de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías publicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías publicas.

De lo anterior se puede establecer que el estado ha fracasado en la regulación de todo lo relacionado al tránsito, no existe una buena señalización y/o una buena semaforización, no existe un buen control en los estacionamientos públicos y privados, por lo que sí estos factores tan importantes no se corrigen, las consecuencias viales, pueden en determinado momento paralizar por completo la economía del país y de hecho ya ha sido paralizada parcialmente.

Todos los municipios del país han sido golpeados por el problema incontrolable de la sobrepoblación vehicular, debido a que las calles de la república no fueron construidas con sentido futurista y son muy reducidas, por lo que las municipalidades se han visto en la necesidad de reducir las banquetas para peatones y en muchos casos de eliminarlas totalmente, poniendo en alto riesgo la vida de las personas, además al ampliar las calles y anular las banquetas o áreas peatonales, no se está cumpliendo con el presupuesto legal del Artículo 1 de la ley de tránsito, que indica en su segundo párrafo que la ley de tránsito se aplica a personas y vehículos, por el contrario se está dando más importancia al paso de vehículos y no a la vida de las personas.

El Artículo 255 de la Constitución Política de la República, estipula que las corporaciones municipales deberán procurar el fortalecimiento económico de sus respectivos municipios, a efecto de poder realizar las obras y prestar los servicios que les sean necesarios, pero la captación de los recursos económicos, deberá ajustarse al principio establecido en el artículo 239 de esta constitución (Principio de legalidad), a la ley y a las necesidades de los municipios.

La Constitución también habla de justicia y equidad, de la capacidad de pago y del derecho a la legítima defensa, que es el punto importante en este tema. Así también uno de los deberes del estado es garantizar a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona, serán nulas ipso jure las leyes y las disposiciones gubernativas o de cualquier otro orden que disminuyan, restrinjan o tergiversen los derechos que la Constitución garantiza.

A pesar de estos dos mandatos legales, pareciera que a la municipalidad sólo le interesa obtener dinero, pues no le da importancia al paso de vehículos o a la vida de las personas o bien no averigua la causa de tanta infracción. No repara en las estadísticas, que demuestran los altos índices en la comisión de las infracciones de tránsito.

Es alarmante que no cumpla con sus objetivos, que es el bien común y un tránsito seguro y ordenado para el futuro. En vez de eso se ha dedicado a la tarea de inventar o buscar las formas de facilitar la imposición de las sanciones, no así de buscar el origen de tanta infracción. No ha planificado, mucho menos ha controlado u ordenado el tránsito en la ciudad capital. Tampoco ha cumplido con el objetivo de diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial, pues de lo contrario ya hubiera hallado los mecanismos para implementar la educación vial en los programas de estudio a nivel primario.

De que nos sirve tener calles bonitas, paredes pintadas y macetas en las ventanas, si el tránsito es un caos diario, al que se ven sometidos miles de conductores de vehículos y en todo caso de qué sirven tantos cambios de vías, cierres de calles o pasos peatonales, si de todas formas no ha disminuido el índice de infracciones.

Cabe preguntarse aquí, como se lo preguntarán miles de conductores, porqué las autoridades de tránsito no buscan soluciones, quiénes son las personas que planifican el control del tránsito, es que acaso no son profesionales capacitados, pues no hace falta tener un título para darse cuenta que los cambios que han hecho, no han servido para nada y a pesar de ello y de las quejas de miles de conductores de vehículos, los han dejado, como que fuera un capricho, pues como no son ellos los que diariamente tienen que sufrir los calvarios del congestionamiento.

Pese a todo lo anterior, el principal problema que veo en la aplicación de la ley de tránsito y su reglamento, es que no se ha respetado el derecho a la legítima defensa, estipulado en la Constitución Política de la República, pues en vez de ello, la autoridad de tránsito se ha convertido en un ente recaudador de dinero, a tal extremo de que planifica y estipula en su presupuesto anual, qué cantidad de dinero recaudarán en la imposición de multas.

Con razón los policías municipales de tránsito, tienen como tarea una cuota diaria en la imposición de sanciones, porque de lo contrario no cubren el presupuesto, que con un año de anticipación tienen planificado. Con lo que se viola también el principio de la legítima defensa, porque las multas ya están planificadas, no importa quien las pague y como las pague, la meta es cubrir el presupuesto.

De todo lo expuesto, llegué a la conclusión de que a la autoridad de tránsito, no le interesa el bienestar común de las personas, mucho menos su defensa, porque el infractor paga o paga, no importa si tiene dinero o no y si se opone y hace uso de la legítima defensa, ya no puede seguir trabajando o conduciendo vehículo, pues el tiempo que dura el trámite administrativo de oposición es de treinta días y sí el vehículo fue conducido por no pagar las multas por infracciones, le sale más caro esperar, porque además debe pagar intereses, grúa y depósito del vehículo, entonces no hace uso de su legítima defensa, pero es por economía del dinero con el que no cuenta y no porque quiera.

Sería bueno entonces, que la autoridad de tránsito, en nuestro caso la municipalidad de Guatemala, buscara los mecanismos, no para imponer más sanciones, sino para que las personas reciban más educación vial, con el objeto de que bajen los índices de las infracciones cometidas, que facilitaran el trámite administrativo de oposición y así que se utilizara con más frecuencia el derecho a la legítima defensa, el cual es un derecho que por mandato legal, superior a la ley de tránsito tienen todas los habitantes de la república de Guatemala.

CONCLUSIONES

1. El crecimiento de la población y el número de vehículos, así como su concentración en áreas urbanas, ha aumentado el tránsito vehicular en Guatemala, lo que ha ocasionado que el índice de las infracciones a ley y reglamento de tránsito, haya aumentado en forma alarmante, sin que las autoridades de tránsito se preocupen por investigar cuáles son los motivos de este fenómeno.
2. El efecto que ha tenido el aumento del tránsito vehicular en la ciudad de Guatemala, ha ocasionado el gran congestionamiento vial, que día a día viven los conductores de vehículos. Mientras tanto las autoridades no proponen y mucho menos buscan soluciones para mejorar el sistema de tránsito, principalmente en arterias de mayor circulación, que se ha convertido en un problema social.
3. Los derechos de las personas se han visto disminuidos, a la hora de pagar las multas por infracciones a la ley y reglamento de tránsito, pues no se ha respetado la capacidad de pago del infractor, que en la mayoría de veces es de escasos recursos o bien gana el salario mínimo, lo que afecta y disminuye su presupuesto económico a la hora de pagar.

4. La violación al legítimo derecho de defensa, se ve reflejado a la hora de la imposición de los cepos o las multas de tránsito, pues el infractor debe de realizar un trámite administrativo que le lleva tiempo, con el que no cuentas muchas veces, además, durante el proceso las multas están generando intereses por mora y le sale más caro hacer el reclamo.

5. La falta de educación vial es una de las principales causas por las que se cometen tantas infracciones a la ley y reglamento de tránsito, sin que la municipalidad diseñe, dirija y coordine el plan y sistema nacional de educación vial, mucho menos que lo ponga en práctica, pues hasta el momento su mayor preocupación ha sido la imposición de multas y recaudar dinero.

6. La Municipalidad de Guatemala, tiene la competencia de la administración del tránsito en la ciudad capital, y se ha convertido en un ente recaudador de dinero, olvidando que su principal objetivo y prioridad en la administración del tránsito, es planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en su territorio, para hacer frente así, a las necesidades actuales y para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado.

RECOMENDACIONES

1. La autoridad de tránsito debe obtener información sistematizada, oír opiniones de los conductores de vehículos y de personal capacitado en tránsito, de tal forma que sirva de base para la elaboración de nuevos tipos de estímulos, con el objeto de que disminuyan las infracciones de tránsito y disminuir así los índices que diariamente van aumentando.
2. Elaborar una nueva estrategia, por gente capaz y con experiencia en tránsito, para que disminuyan los grandes congestionamientos viales. No seguir experimentando con los cambios de vías y cierres de calles o retornos, que lo único que hacen es congestionar más el tránsito. Establecer que la ley y el reglamento de tránsito se crearon para regular el tránsito, ya que en la realidad no cumple estos objetivos
3. En la imposición de multas, debe respetarse el derecho de defensa, enmarcado en la Constitución Política de la República de Guatemala, tomando en cuenta la realidad económica del país, con el propósito de que se estimule a los conductores de vehículos a respetar la Ley y Reglamento de Tránsito vigente, y que con estos estímulos se cumpla con mayor eficiencia la función de regular el tránsito vehicular.

4. Determinar cuales son los fines, principios y garantías que establece el debido proceso y el derecho de defensa y que el procedimiento para la defensa ante una sanción impuesta, sea aplicado de forma objetiva, y en menor tiempo, determinando en que momento hay oposición a la sanción y cuando se ofrece la prueba ante la autoridad de tránsito.

5. Que el Ministerio de Educación conjuntamente con el Departamento de Tránsito, implementen desde ya, en el programa de estudios de los alumnos de primaria, el curso o la clase de educación vial, para que cuando sean adolescentes y tengan edad para conducir vehículos, estén capacitados para hacerlo y además se vean obligados a respetar la ley y reglamento de tránsito.

6. Que no se beneficie exclusivamente al ente recaudador de las multas, sino que redunde hasta donde sea posible en una mejor aplicación de la ley y distribución del ingreso económico, para disminuir así las infracciones de tránsito. Y por último establecer y poner en práctica que los ingresos económicos obtenidos en la recaudación de los pagos por sanciones de tránsito, cumplan la función exclusiva de diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito y obras de infraestructura vial.

ANEXO

Análisis e interpretación de los resultados del trabajo de campo

El trabajo de campo consistió en entrevistas a funcionarios estatales, principalmente del Departamento de Tránsito, algunas municipalidades del país, así como algunos particulares. Sin embargo, es importante resaltar que hubo poca colaboración por parte de los seleccionados para contestar los cuestionarios, en virtud de que la mayoría de particulares piensa, que la ley de tránsito es de aplicación, pero sólo para la gente trabajadora, no para los infractores y que se ha convertido en un medio para recaudar dinero.

En base a ello presento el siguiente contenido:

CUADRO No. 1

Pregunta: ¿Cree usted que la ley de tránsito es de aplicación general?

Respuesta	Cantidad
1. sí	02
2. no	08
Total	10
Fuente: Investigación de campo, julio 2007	
Un 20% opinó que sí se aplica la ley y 80% que no se aplica.	

CUADRO No. 2

Pregunta: ¿Piensa que la autoridad de tránsito ha mejorado el tránsito vehicular?

Respuesta	Cantidad
1. sí	00
2. no	10
Total	10
Fuente: Investigación de campo, julio 2007	
Un 100 % opinó que no se ha mejorado el tránsito.	

CUADRO No. 3

Pregunta: ¿Cree usted que la educación vial es importante para mejorar el tránsito?

Respuesta	Cantidad
1. sí	10
2. no	00
Total	10
Fuente: Investigación de campo, julio 2007	
Un 100 % opinó que sí es importante.	

BIBLIOGRAFÍA

- AGENCIA CANADIENSE DE DESARROLLO INTERNACIONAL. **Programa de apoyo institucional a los niveles municipal y local.** Guatemala: (s.e.) 1989
- AGUIRRE GODOY, Mario. **Derecho procesal civil de Guatemala.** 2t.; 1ª. ed.; Guatemala: Ed. Vile, 1982. págs. 50, 75.
- BORJA, J. **Organización y descentralización municipal.** España: Ed. Cooperación, 1987. págs. 110.
- BOX, Paul C. **Manual de estudios de ingeniería de tránsito.** Representaciones y servicios de ingeniería. México: (s.e) 1985. págs. 45,46.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual.** 1t.; 12 ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, S.R.L. 1979. pág. 56.
- CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I.** 4ª. ed.; actualizada, Guatemala: Ed. Fénix, 2001. págs. 79, 80.
- CAL Y MAYOR, Rafael. **Ingeniería de tránsito, fundamentos y aplicaciones.** México: Ed. Alfa Omega, 1994. págs. 35,36,37.
- COMISIÓN DE LA PAZ. **Acuerdos firmados hasta el 31 de octubre de 1996.** Presidencia de la República de Guatemala. Guatemala: Tipografía Nacional, 1998. pág. 45.
- DE LEÓN, Luis. **Educación vial en Guatemala, instructivo al alcance de todos.** Guatemala: Tipografía Nacional, 1997.
- DE ANTHONNE, Beatriz. **Esquema del transporte actual y la visión a corto, mediano y largo plazo.** Informe de Emetra, Municipalidad de Guatemala: 2000.

GODÍNEZ GOLAÑOS, Rafael, **Marco jurídico político de la administración pública de Guatemala.** Universidad de San Carlos de Guatemala: Instituto de investigaciones jurídicas y sociales, 1994. pág. 57.

GÓMEZ SANDOVAL, María Teresa. **El transporte urbano en Guatemala.** Tesis de grado, Universidad de San Carlos de Guatemala: Facultad de Administración de Empresas, 1982. págs. 75, 76, 77.

HERNÁNDEZ, Mario Antonio. **Derecho municipal.** 2ª. ed.; Buenos Aires Argentina: Ed. de Palma, 1977. pág. 55.

MINUGUA. **Acuerdos de paz.** Suscritos el 29 de diciembre de 1996. Guatemala: 2001.

Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas. **Tránsito por carreteras de Guatemala.** Dirección General de Caminos, Sección de Estadística de la Unidad de Planeamiento, Guatemala: 1975-1980. pág. 25.

MORGAN SANABRIA, Rolando. **Material de apoyo para el curso planeación del proceso de la investigación científica.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales: 2005.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1981. pág. 79

PAREJO, Alfonso Luciano. **Derecho urbanístico, instituciones básicas.** Argentina: (s.e.) 1986.

REGIL ESCOBAR, César Augusto. **El transporte en el desarrollo económico de Guatemala.** Tesis de Grado, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Economía: 1967.

Reportaje Asfixia vial. Págs. 2 y 3. Prensa Libre (Guatemala) Año 55, número 17,900 (domingo 20 de noviembre de 2005)

Reportaje Multas. PMT sanciona cada día a al menos 50 conductores. Pág. 10.
Prensa Libre (Guatemala) Año 56, número 18,480 (miércoles 27 de junio de 2007)

REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS SUBREGIONALES Y MUNICIPALES.
Plan de desarrollo metropolitano. Guatemala: Municipalidad de Guatemala, 1998.

SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN ECONÓMICA. **Memoria de labores del I foro nacional de descentralización.** Guatemala: Hotel Camino Real del 20 al 21 de febrero de 1995.

Legislación

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República, Decreto número 2-89, 1989.

Código Penal. Congreso de la República, Decreto número 17-73, 1973

Código Procesal Penal. Congreso de la República, Decreto número 51-92, 1992.

Código Procesal Civil y Mercantil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto número 107, 1964.

Código Tributario. Congreso de la República, Decreto número 6-91, 1991.

Código Municipal. Congreso de la República, Decreto número 12-2002, 2002.

Ley de Tránsito. Congreso de la República, Decreto número 132-96, 1996.

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

Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Congreso de la República, Decreto número 70-94, 1994.

Reglamento del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Acuerdo Gubernativo número 111-95, 1995

Ley de Gobernación y Administración de los Departamentos de la República. Congreso de la República, Decreto número 227, 1963.

Reglamento para la prestación del servicio de taxis estacionarios. Concejo Municipal ciudad de Guatemala, Acuerdo número COM-007, 2001.

