

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



**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 48 "BIS" DEL REGLAMENTO  
DE TRÁNSITO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 105-2009**

**SALOMÓN DARÍO SOLANO AGUILAR**

**GUATEMALA, MARZO 2013**

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 48 "BIS" DEL REGLAMENTO  
DE TRÁNSITO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 105-20093**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala.

Por

**SALOMÓN DARÍO SOLANO AGUILAR**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, marzo 2013

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

DECANO: Lic. Avidan Ortiz Orellana  
VOCAL II: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi  
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz  
VOCAL IV: Br. Víctor Andrés Marroquín Mijangos  
VOCAL V: Br. Rocael López Gonzáles  
SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez

**RAZÓN:** "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



**Lic. RUBÉN DARÍO VENTURA ARELLANO**  
**ABOGADO Y NOTARIO**

10<sup>a</sup>. Av. 04-70 Zona 1

Tel. 22208386

Guatemala, C.A.

Guatemala, 08 de noviembre de 2011.

Licenciado

Carlos Manuel Castro Monroy

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Pte.



Respetable Licenciado:

De conformidad con el nombramiento emitido por esa unidad, procedí a asesorar el trabajo de tesis del Bachiller SALOMÓN DARÍO SOLANO AGUILAR, el cual se intitula "ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 48 "BIS" DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 105-2009".

Al realizar la asesoría de tesis sugerí algunas correcciones de tipo gramatical y de redacción, que consideré en su momento eran oportunas, para la mejor comprensión del tema que se desarrolla, por lo que informo a usted que:

1. En relación al contenido de la presente tesis, opino que cumple objetivamente con cada uno de los capítulos elaborados, pues los mismos fueron ampliados y redactados a fin de que sea fácil su comprensión.
2. Es importante el estudio del tema desarrollado, los conceptos y definiciones, el análisis jurídico doctrinario determina que se viola el principio de locomoción cuando se prohíbe que viajen dos personas en motocicleta, ya que ese medio de transporte es utilizado por la familia.
3. La metodología utilizada se dio a través de los método deductivo e inductivo, por el primero se obtuvieron propiedades generales a partir de las singulares, y por el segundo se obtuvieron propiedades particulares a través de las generales. Por el método analítico se descompuso el todo en sus partes para estudiar cada una de ellas con la finalidad de descubrir la esencia del problema. Por el sintético se enlazó la relación abstracta con las relaciones concretas de la investigación.
4. La técnica de investigación utilizada fue la documental y la bibliográfica, con las cuales se abarcó las etapas del conocimiento científico planteando el problema jurídico-social de actualidad y buscándole una posible solución.



5. El presente trabajo de tesis es un material de consideración actual y que aporta un conocimiento científico en lo referente a los medios de de transporte y la prohibición de viajar dos en motocicleta.
6. En cuanto a las conclusiones y recomendaciones fueron redactadas en forma clara y debidamente fundamentadas, en congruencia con el tema investigado, por lo cual, brindan una valiosa contribución para el derecho. El presente trabajo de tesis es amparado por una bibliografía actual, en la que los autores son profesionales en la materia que se desarrolla en el presente trabajo.

En tal sentido, el contenido del trabajo de tesis me parece sumamente de actualidad, de esta cuenta dicho ponente cumplió con los requisitos establecidos exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que deviene procedente emitir DICTAMEN FAVORABLE.

Sin otro particular me suscribo, atentamente,

Colegiado No. 3296



LIC. RUBEN DARIO VENTURA ARELLANO  
ABOGADO Y NOTARIO  
Colegiado No. 3296



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

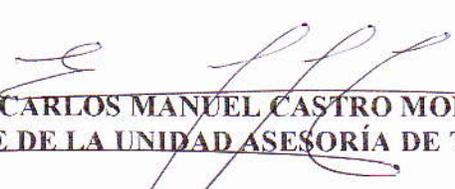
Edificio S-7, Ciudad Universitaria  
Guatemala, Guatemala



**UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES.** Guatemala, diecinueve de enero de dos mil doce.

Atentamente, pase al ( a la ) LICENCIADO ( A ): **JOSÉ RODOLFO ALFARO SALAZAR**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del ( de la ) estudiante: **SALOMÓN DARIO SOLANO AGUILAR**, Intitulado: **"ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 48 "BIS" DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 105-2009"**.

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 la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del 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 las 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 estime pertinentes".

  
**LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY**  
**JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS**

cc.Unidad de Tesis  
CMCM/ jrvc.





**LIC. JOSÉ RODOLFO ALFARO SALAZAR**  
**ABOGADO Y NOTARIO**  
10ª. Av. 04-70 Zona 1  
Tel. 22208336  
GUATEMALA, C.A.

Guatemala, 14 de febrero de 2012

Licenciado  
Luis Efraín Guzmán Morales  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias jurídicas Y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Pte.



Respetable Licenciado:

De conformidad con el nombramiento emitido por la unidad de asesoría de tesis procedí a revisar el trabajo de tesis del bachiller SALOMÓN DARÍO SOLANO AGUILAR, el cual se intitula "ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 48 BIS DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 105-2009".

Por lo que informo a usted:

- a) El contenido científico del trabajo de tesis es el estudio que el investigador hace de conformidad con la prohibición de viajar dos personas en motocicleta, pues este hecho afecta a la familia guatemalteca pues el padre de familia no puede ahorrar el viaje de transporte público de sus familiares, mientras que el contenido técnico es la forma en que se desarrolló el trabajo de tesis.
- b) La metodología utilizada se dio a través de los métodos deductivo e inductivo, por el primero se obtuvieron propiedades generales a partir de las singulares, y por el segundo se obtuvieron propiedades particulares a través de las generales. Por el método analítico se descompuso el todo en sus partes para estudiar cada una de ellas con la finalidad de descubrir la esencia de problema. Por el sintético se enlazó la relación abstracta con las relaciones concretas de la investigación. La técnica de investigación utilizada fue la documental, por medio de la cual se hicieron análisis doctrinales.
- c) En mi calidad de revisor de tesis sugerí algunas correcciones de tipo gramatical y de redacción, que consideré en su momento eran oportunas, para la mejor comprensión del tema desarrollado.



- d) Es importante la contribución científica del tema presentado ya que el estudio del tema desarrollado, los conceptos y definiciones, el análisis jurídico doctrinario determina que se viola el derecho de locomoción al prohibir que dos personas viajen en motocicleta, pues tal prohibición no ha disminuido el número de hechos delictivos, sin embargo si afecta la economía de la familia al impedir que los padres de familia viajen con otra persona y evitar el pago de transporte público, por lo que se hace necesario derogar tal disposición de la Ley de Tránsito.
- e) En cuanto a las conclusiones y recomendaciones fueron redactadas en forma clara y debidamente fundamentadas, en congruencia con el tema investigado, por lo cual, brindan una valiosa contribución para el derecho.
- f) El presente trabajo de tesis es amparado por una bibliografía actual, en la que los autores son profesionales en la materia que se desarrolla en el presente trabajo.

En tal sentido, el contenido del trabajo de tesis me parece sumamente de actualidad, de esta cuenta la ponente cumplió con los requisitos establecidos tanto de forma como de fondo exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que deviene procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, al presente trabajo de tesis, y a su vez pueda ser sometido a su discusión y aprobación en el Examen Público establecido.

Sin otro particular me suscribo, atentamente,

Colegiado No. 4158

*José Rodolfo Alfaro Salazar*  
ABOGADO Y NOTARIO



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12  
GUATEMALA, C.A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 24 de octubre de 2012.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante SALOMÓN DARÍO SOLANO AGUILAR, titulado ANÁLISIS JURÍDICO DEL ARTÍCULO 48 "BIS" DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL ACUERDO GUBERNATIVO 105-2009. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/iyf.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'BAMO/iyf.'.

Lic. Avidán Ortiz Orellana  
DECANO





## DEDICATORIA

- A DIOS:** Por la vida y todo cuidado, a quien le he entregado mi corazón, sueños, y metas, quien me ha dado la fortaleza de llegar a este acto.
- A MIS PADRES:** Salomón Solano y Sara Aguilar de Solano por el apoyo incondicional, sus cuidados, consejos, paciencia y amor; dignos de mi amor, respeto y admiración. Sus virtudes me han instruido y sus palabras de exhortación me han motivado a ser un hombre más sensible. Este logro es de los tres, han sido mi fortaleza e inspiración para poder llegar a este momento tan importante. Gracias.
- A MIS HIJOS:** Emily moory y Erwin José Darío, quienes me inspiran a superarme y vivir para ellos, que al ver su sonrisa tan tierna y llena de amor cada día me dieron las fuerzas para lograr este éxito, les amo.
- A MI ESPOSA:** Por su apoyo permanente, y esfuerzo, por ser mi compañera de estudios y amiga amada. Por sus virtudes, la ternura, elegancia, la extraordinaria dedicación maternal, la preocupación por los detalles y la visión panorámica de la vida que caracteriza a las grandes mujeres. No ha sido fácil para ella vivir con migo, ni para mí vivir con ella, pero los grandes desafíos que nos han presentado nuestras diferencias, me permiten hoy ser un mejor hombre.
- A MIS HERMANOS:** Erwin Rolando Aguilar (Q.E.P.D.), quien tuvo una riña de amor con la vida, siempre en mi corazón y mente, David Jonatán Solano Aguilar, el desafiante, con quienes compartí los mejores años de mi vida, con alegrías, lagrimas, tristezas, pero siempre hermanos, hasta muy pronto hermano.
- A MI IGLESIA:** Centro Americana El Líbano, quienes han formado parte de mi vida en los últimos diez años con quienes he compartido y vivido el amor de Dios, bendiciones.



**A MIS AMIGOS Y  
COMPAÑEROS:**

Quienes han compartido cada momento de mi vida de estudios universitarios, en especial a Sofi por ser mi amiga y consejera, a Ingrid por su alegría, consejos y apoyo, gracias.

**A MIS TIOS Y  
SOBRINOS:**

Especialmente a mi tío Misael Aguilar y Norma de Aguilar por su apoyo incondicional, y ser parte de mi hogar, quienes tienen un lugar muy importante dentro de los corazones de mis hijos y esposa, sobrinos, Cindy, Bris, Edison, Didar, Gemima, y Nahomi.

**A LA FACULTAD DE  
CIENCIAS JURIDICAS  
Y SOCIALES:**

Por instruirme durante el tiempo de la adquisición de mis conocimientos, para obtener mi grado académico.

**UNIVERSIDAD DE SAN  
CARLOS DE GUATEMALA:**

Por permitirme ser parte de su estudiantado



## ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
<b>CAPÍTULO I</b>	
1. Análisis doctrinario del derecho de libre locomoción.....	1
1.1. Deberes y derecho de circulación de vehículos en la legislación guatemalteca.....	2
1.2. Análisis jurídico del derecho de locomoción.....	4
1.3. La locomoción en el derecho comparado.....	5
1.4. Derecho de locomoción.....	12
<b>CAPÍTULO II</b>	
2. Derecho de tránsito en la legislación guatemalteca.....	15
2.1. Control del tránsito.....	19
2.2. Tribunales municipales, Policía Municipal en la ciudad de Guatemala.....	20
2.3. Sanciones por faltas de tránsito.....	22
2.4. Análisis legal de las infracciones en la legislación guatemalteca.....	23
2.5. Impugnaciones.....	26
<b>CAPÍTULO III</b>	
3. El transporte en general.....	29
3.1. Relación histórica del transporte.....	29
3.2. Definición de transporte en general.....	38
3.3. Análisis doctrinario del transporte en general.....	39
<b>CAPÍTULO IV</b>	
4. Análisis del Reglamento de Tránsito y la circulación.....	45
4.1. Autoridad de tránsito EMETRA.....	45
4.2. Autorizaciones para circular.....	48

4.3. Clasificación de las licencias de circulación de vehículos.....	49
4.4. Obtención de licencias de conducir vehículos.....	50
4.5. Transporte de pasajeros y de carga.....	53
4.6. Transporte de carga.....	56
4.7. Falta y sanciones de tránsito.....	58

### **CAPÍTULO V**

5. Análisis del Artículo 48 Bis.....	63
5.1. Evaluación del Artículo 48 de la Ley de Tránsito.....	67
5.2. Reforma al Artículo 48 de la Ley de Tránsito.....	73
5.3. Proposición de reforma legal.....	75

<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>83</b>
--------------------------	-----------

<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>85</b>
-----------------------------	-----------

<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>87</b>
--------------------------	-----------



## INTRODUCCIÓN

El gobierno de Guatemala en el año 2009, dispuso tomar como una medida para combatir la ola de delincuencia prohibir que más de una persona se conduzca en motocicleta, también que los motoristas deben portar chaleco y casco, debidamente impresos con el número de placa del vehículo.

La prohibición señalada afecta la economía de la familia, porque tiene que hacer gastos extras para que sus hijos comparezcan al centro de estudio, ya que por no circular dos personas en motocicleta, los menores deben abordar buses, en los que se exponen a asaltos; por otra parte, también las cónyuges tienen que hacer gastos extras para trasladarse a sus lugares de trabajo, ya que sus familiares no pueden circular en motocicleta para transportarlas y así economizar gastos de transporte colectivo.

Es de hacer notar que la Policía Municipal de Tránsito, no aplica la normativa del Acuerdo Gubernativo 105-2009. Además la Policía Nacional Civil tampoco aplica el Acuerdo, en virtud que no investiga cuando dos personas se transportan en motocicleta. Desde este orden de ideas la normativa en referencia no ha producido ningún efecto de conveniencia al país y además no ha bajado el índice de criminalidad de los delitos perseguibles que dieron lugar a la creación del mismo, por lo que es necesario derogar el Acuerdo Gubernativo ya mencionado.

El problema se puede definir en que al crearse el Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República, no se analizó los problemas que podría ocasionar la prohibición de no viajar dos personas en motocicleta, además de violar la libre locomoción al prohibir viajar dos personas bordo del vehículo.

La hipótesis de la investigación es la siguiente: El Artículo 48 Bis del Reglamento de Tránsito, no se cumple como lo está regulado en la ley, pues limita la libre locomoción de viajar dos personas en motocicleta, por lo tanto si no se aplica la normativa es



menester derogar la misma. El objetivo general de la investigación es: Determinar por qué el Acuerdo Gubernativo 105-2009, en su aplicación no ha tenido los efectos necesarios para que la delincuencia disminuya, ya que en la realidad continúan los homicidios en contra de los pilotos del transporte público y de los pilotos que manejan vehículos privados. Los objetivos específicos son: Analizar que se causan problemas económicos al grupo familiar al emplear otros medios de transporte para dirigirse a sus labores o al centro de estudios. Determinar que viola el principio de locomoción al prohibir que dos personas viajen en motocicleta.

Los supuestos de la investigación son: La seguridad de los habitantes de la República de Guatemala está a cargo de la Policía Nacional Civil, pero ésta es ineficiente porque los delincuentes actúan con gran impunidad en vehículos de dos y cuatro ruedas. Se coarta el derecho a circulación al impedirse que dos personas viajen en motocicleta.

La investigación consta de cinco capítulos: En el primero se analiza la libre locomoción, deberes y derechos de circulación, y el derecho comparado; el segundo trata del derecho de tránsito, tribunales municipales y la policía municipal, sanciones, faltas e impugnaciones; el tercero se desarrolla sobre el transporte, se define, se estudia doctrinariamente; en el cuarto se analiza el Reglamento de Tránsito, las autorizaciones para circular, el transporte de pasajeros y de carga; en el quinto se analiza el Artículo 48 Bis de la Ley de Tránsito, y se estudia un anteproyecto de reforma legal.

Los métodos de investigación utilizados fueron: Inductivo: Por éste se analizaron cada uno de los temas para llegar a conclusiones generales. Deductivo: Éste se utilizó para estudiar los fenómenos de cada tema para llegar a concluir sobre cada uno de los estudiados. La técnica de investigación utilizada fue la documental.

Sirva a la población guatemalteca esta investigación, ya que en ella se hace un análisis jurídico completo del Artículo 48 BIS del Reglamento de Tránsito, ya que es conocimiento general que todo ciudadano tiene derecho a la libre locomoción.



## CAPÍTULO I

### 1. Análisis doctrinario del derecho de libre locomoción

En el ámbito de las garantías constitucionales, se establece la libertad de locomoción y física mediante la prohibición de las detenciones ilegales e indebidas; la prohibición de infligir torturas y vejámenes, así como la prohibición de confiscación de bienes; el carácter obligatorio de ser juzgado por tribunales competentes y designados con anterioridad al caso, conforme a ley. Estas garantías son precauteladas por las instituciones jurídicas responsables de velar por el amparo constitucional y el cumplimiento del hábeas corpus.

La Constitución Política de la República de Guatemala, consagra la libertad de locomoción como uno de los derechos fundamentales de todos los guatemaltecos. En este aspecto, el Artículo 26 de la Ley antes mencionada, hace eco de una larga tradición, propia de los sistemas políticos liberales, y que se encuentra igualmente consagrada en las normas internacionales sobre derechos humanos que a continuación se resaltan:

1. Artículo 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Aprobada el 10 de diciembre de 1948 por la Asamblea General de las Naciones Unidas; hace mención en el numeral uno: “toda persona tiene derecho de circular libremente”.
2. Convención Americana Sobre Derechos Humanos, Artículo 22 numeral uno establece: “toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción en las disposiciones legales”.

En todo caso, el derecho de locomoción está sometido, como todos los demás derechos, a restricciones en su ejercicio, necesarias y adecuadas para garantizar la convivencia civilizada. Estas restricciones deben ser consagradas mediante Ley.

Por supuesto, nadie escapa que en el mundo de hoy el ejercicio efectivo de la libertad de locomoción depende en gran medida de la disponibilidad de adecuados medios de transporte. Corresponde al Estado definir un marco normativo que permita la operación eficiente de tales medidas, organizados bajo distintos esquemas empresariales los más de ellos, o ubicados en la órbita de la propiedad privada y el servicio particular.

Entre sus potestades, la Ley reconoce las de intervenir, expedir las normas tomando las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas, de manera tal que se pueda garantizar la seguridad, comodidad de los habitantes.

### **1.1. Deberes y derecho de circulación en la legislación guatemalteca**

Estos derechos se encuentran regulados en el Artículo 3 de la Ley de Tránsito, el que estipula que: "es responsabilidad de los conductores de los vehículos y de todas las personas, sean peatones, nadadores o pasajeros, cumplir con las normas que en materia de tránsito establece 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 hacia el conductor



responsable. En todo caso, cualquier sanción que afecte el vehículo, será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor”.

El Artículo 40 del Reglamento de Tránsito, establece: “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 auricularés conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo, está prohibido el uso de teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo esté en marcha, a no ser que para operarios no sea necesario utilizar las manos. De la presente prohibición se exceptúa a los conductores de taxis”.

Los derechos de cada persona están limitadas por los derechos de los demás, por la seguridad de todos y por las justas exigencias del bien común.



## 1.2. Análisis jurídico del derecho de locomoción

Ramiro de León Carpio, al referirse a la libre locomoción, manifiesta: “En primer lugar hay que señalar que tanto la Constitución de 1945 como la de 1956, no tenían incluida la palabra “transitar” que trae la Constitución actual en la norma transcrita arriba, y con esta omisión prácticamente se estaba dejando vago e incompleto el derecho de tránsito, ya que parecía como que la garantía se refería únicamente a la libertad de entrar y salir del territorio y no a la libertad de circular dentro del mismo; pero con la inclusión de esa palabra, esa vaguedad se ha disipado y ha quedado clara la garantía de libertad.. Esta garantía de libertad no merece mayor explicación, ya que de hecho es fácil saber que todos podemos movilizarnos dentro del país y salir y entrar al mismo dentro del marco de la legitimidad, así como radicarnos y permanecer en el lugar que queramos, sin que se nos pueda obligar a cambiarlo, salvo Excepciones de ley (ejemplo: el desahucio)”<sup>1</sup>.(sic)

El Artículo 25 de la Declaración de los Derechos y Garantías que pertenecen a todos los ciudadanos y habitantes del Estado de Guatemala, establece: “Que toda persona puede transitar libremente por el Estado, entrar y salir de él en tiempo de paz, sin necesidad de permiso ni pasaporte”.

El Artículo 26 de la Constitución Política de la República de Guatemala, estipula: “Toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar, salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las

---

<sup>1</sup> De León Carpio, Ramiro. **Derecho constitucional**. Pág. 58.

establecida por la ley. No podrá expatriarse a ningún guatemalteco, ni prohibírsele la entrada al territorio nacional o negársele pasaporte u otros documentos de identificación. Los guatemaltecos pueden entrar y salir del país sin llenar el requisito de visa. La ley determinara las responsabilidades en que incurran quienes infrinjan esta disposición”.

### **1.3 La locomoción en el derecho comparado**

La importancia que tiene comparar el derecho de libre locomoción regulado en la Constitución Política de la República de Guatemala y demás leyes específicas con la legislación que regula a cada uno de los países que se enumeran, para tener un enfoque más claro y específico del derecho de libre de locomoción.

**1) Derecho boliviano.** La libertad de locomoción radica en la posibilidad de desplazarse de un lugar a otro, la protección de libertad de locomoción se encuentra establecida en los Artículos 12 y 13 de la Constitución de Bolivia, regulan la libertad de locomoción y prohibición de expulsión ilegal de extranjeros.

Asimismo, el Artículo 7 de la misma Constitución, establece: “que toda persona tiene derecho a ingresar, permanecer, transitar y salir del territorio boliviano sin más requisito que los establecidos en las leyes de la república”. Este, por ejemplo, es el caso de los menores, cuyos padres o tutores deben tramitar un permiso especial del organismo protector de los menores, para poder sacarlos del territorio nacional o llevarlos de una ciudad a otra.

El Artículo 12, de la misma Constitución estipula que las únicas restricciones al

derecho de libre locomoción establecidas en Bolivia son las mismas que rigen en otros países que respetan este derecho. Por su parte, el Artículo 13, establece: “que los ciudadanos extranjeros que habitan el territorio nacional sólo pueden ser expulsados en cumplimiento de una decisión adoptada conforme a la ley”.

**2) Derecho francés.** El estado de emergencia permite a las autoridades locales prohibir encuentros públicos y regular la libre locomoción de sus habitantes, incluyendo medidas como el toque de queda. Además, en ciertas zonas especificadas por el Ejecutivo, donde los disturbios se presenten, las autoridades locales pueden cerrar bares y otros sitios de encuentros, decomisar armas de fuego y autorizar búsquedas dentro de las habitaciones durante el día o la noche con una orden administrativa (normalmente, los allanamientos durante investigaciones criminales reglamenten su ejercicio, a saber: de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio).

**3) Derecho chileno.** La libertad de locomoción es un derecho fundamental en consideración a la libertad inherente a la condición humana, cuyo sentido más fundamental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro de territorio chileno, en el Artículo 19 de la Constitución asegura a todas las personas: “El derecho a la libertad personal y a la seguridad individual. En consecuencia: toda persona tiene derecho de residir y permanecer en cualquier lugar de la República, trasladarse de uno a otro y entrar y salir de su territorio, a condición de que se guarden las normas establecidas en la ley y salvo siempre el perjuicio de terceros”.

**4) Derecho colombiano.** El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto, el Artículo 24 de la Constitución Nacional de Colombia, (Modificado por Acto Legislativo número 2 de 2003), establece: "todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia"

Aunque éste no es un derecho fundamental, sí es obligación del Estado velar por que a las personas no se les vulnere y por lo tanto, teniendo siempre en cuenta las normas de tránsito y demás normas que tienen que ver con la materia, los colombianos gozamos de libertad como facultad primaria, para transitar, movilizarnos o circular libremente de un lugar a otro, por todo el territorio nacional.

Como ya se dijo, a pesar de tener libertad para movilizarse y circular por toda Colombia, el legislador puede restringir este derecho por varias razones, entre ellas, graves problemas de orden público, con la finalidad de proteger la vida de los habitantes colombianos y la recuperación de la tranquilidad pública.

El Código Nacional de Tránsito, en su Artículo 17, establece que para movilizarse en Colombia por cualquier medio de transporte, bien sea aéreo, terrestre u otro, debe portarse la licencia de conducción o movilización, expedida por el Ministerio de Transporte, la cual reunirá los requisitos exigidos por el artículo 19, entre ellos, único formato nacional, para lo cual el Ministerio De Transporte establecerá una ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.



Contendrá como mínimo los siguientes datos; nombre completo del conductor, número documento de identificación, huella, domicilio y dirección, fecha de expedición y organismo que la expidió. Además debe contener un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.

Pero, aunque es claro que se tiene libertad para moverse no sólo por Colombia sino por todo el mundo, también, que debemos ajustarnos a unas exigencias que hacen cada una de las normas en determinada materia, como lo es en el caso que nos ocupa, lo referente a la licencia de conducción, la cual es personal y para su porte, el Ministerio de Transporte reglamenta algunos requisitos como son el examen nacional de aptitud y conocimientos específicos de conducción, que será obligado a presentar y aprobar por todo aspirante para la expedición de la licencia por primera vez o por refrendación. La vigencia de este examen de conocimiento será de cinco años, lo que quiere decir que pasados estos cinco años deberá presentarse un nuevo examen de conocimiento. Para obtener la licencia por primera vez, el aspirante desde someterse además a un examen físico, mental y de coordinación motriz, así como las capacidades de visión y orientación auditiva; la coordinación entre la aceleración y el frenado y la discriminación de colores, entre otros. Es uno de los derechos humanos de primera generación o derechos civiles. Se aplica al derecho a traspasar las fronteras nacionales, y por tanto, en términos sociales tiene que ver con la migración internacional.

Dentro de las exigencias para desarrollar una buena conducción, cualquiera que sea el medio de transporte, se toma en cuenta además, tener el vehículo en óptimas

condiciones mecánicas, para garantizar así, la seguridad de las personas que en el se transportan, evitando accidentes en los que pueda correr peligro la vida humana.

**5) Derecho ecuatoriano.** El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, los ecuatorianos gozarán de libertad para entrar y salir del Ecuador, los acontecimientos que a diario vive la sede de gobierno, hace que sus *ciudadanos se sientan impedidos de su locomoción de un sector a otro. En cuanto a los extranjeros, se estará a lo dispuesto en la ley, la prohibición de salir del país solo podrá ser ordenada por juez competente, de acuerdo con la ley,*

El Artículo 23 Constitucional, estipula: “sin perjuicio de los derechos establecidos en esta Constitución y en los instrumentos internacionales vigentes”.

**6) Derecho salvadoreño.** El derecho de locomoción es fundamental en consideración a la libertad inherente a la condición humana, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar u otro dentro del territorio del propio país especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.

La República de El Salvador, regula el derecho de locomoción, en el Artículo 5 de su Constitución, el cual regula que: “toda persona tiene libertad de entrar, de permanecer en el territorio de la República y salir de éste, salvo las limitaciones que la ley establezca”.

Nadie puede ser obligado a cambiar de domicilio o residencia, sino por mandato de autoridad judicial, en los casos especiales y mediante los requisitos que la ley

señale. “No se podrá expatriar a ningún salvadoreño, ni prohibírsele la entrada en el territorio de la República, ni negársele pasaporte para su regreso u otros documentos de identificación. Tampoco podrá prohibírsele la salida del territorio sino por resolución o sentencia de autoridad competente dictada con arreglo a las leyes”.

**7) Derecho paraguayo.** El ingreso de los extranjeros sin radicación definitiva en el país será regulado por la ley, considerando los convenios internacionales sobre la materia. Los extranjeros con radicación definitiva en el país no serán obligados a abandonarlo sino en virtud de sentencia judicial.

El Artículo 41 Constitucional, regula: “Del derecho al tránsito y a la residencia. Todo paraguayo tiene derecho a residir en su Patria. Los habitantes pueden transitar libremente por el territorio nacional, cambiar de domicilio o de residencia, ausentarse de la República o volver a ella y, de acuerdo con la ley, incorporar sus bienes al país o sacarlos de él. Las migraciones serán reglamentadas por la ley, con observancia de estos derechos”.

**8) Derecho peruano.** En la sede de gobierno no se respeta la libre locomoción, que de forma constante se producen movilizaciones y se corta la transitabilidad de las vías, afectando de manera directa a la población, incumpliendo lo establecido en el Artículo 2 de la Constitución de la República del Perú, establece: “toda persona tiene su derecho: A elegir su lugar de residencia, a transitar por el territorio nacional para salir de él, y entrar en él, salvo limitaciones por razones de sanidad o por mandato judicial o por aplicación de la ley extranjera”.

**9) Derecho dominicano.** La locomoción está implícita en la vida laboral, trasladándose de sus hogares al trabajo y viceversa, utilizando el transporte para cumplir tareas asignadas gozando en beneficio de la libre locomoción el cual es un derecho establecido en el Artículo 8 de la Constitución Política de la República Dominicana, estipula que: “se reconoce como finalidad principal del Estado la protección efectiva de los derechos de la persona humana y el mantenimiento de los medios que le permitan perfeccionarse progresivamente dentro de un orden de libertad individual y de justicia social, compatible con el orden público, el bienestar general y los derechos de todos. Para garantizar la realización de esos fines se fijan las siguientes normas; La libertad de tránsito, salvo las restricciones que resultaren de las penas impuestas judicialmente, o de las leyes de policía, de inmigración y de sanidad”.

**10) Derecho uruguayo.** El derecho de libre locomoción de los ciudadanos es inherente y está establecido en la legislación en el cual el Estado de velar por su cumplimiento. En el Artículo 37 de la Constitución Nacional de Uruguay: “es libre la entrada de toda persona en el territorio de la República, su permanencia en él y su salida con sus bienes, observando las leyes y salvo perjuicios de terceros.

La inmigración deberá ser reglamentada por la ley, pero en ningún caso el inmigrante adolecerá de defectos físicos, mentales o morales que puedan perjudicar a la sociedad”.

**11) Derecho venezolano.** Los venezolanos y venezolanas pueden ingresar al país

sin necesidad de autorización alguna. Ningún acto del poder público podrá establecer la pena de extrañamiento del territorio nacional contra los ciudadanos del territorio, el Artículo 50 de la Constitución Nacional de Venezuela regula: “toda persona puede transitar libremente y por cualquier medio por el territorio nacional, cambiar de domicilio y residencia, ausentarse de la República y volver, trasladar sus bienes y pertenencias en el país, traer sus bienes al país o sacarlos, sin más limitaciones que las establecidas por la ley. En caso de concesión de vías, la ley establecerá los supuestos en los que debe garantizarse el uso de una vía alterna”.

#### **1.4. Derecho de locomoción**

Este es un derecho constitucional que faculta a la persona para trasladarse a cualquier parte que desee sin impedimento alguno, siempre que se haga bajo las normas legales y en lugares donde no está prohibido el acceso, es un derecho traslativo regulado en la Constitución Política de la República de Guatemala.

Según Guillermo Cabanellas, locomoción es: “el movimiento, traslado, traslación de un lugar a otro”.<sup>2</sup>

El autor Francisco Porrúa Pérez manifiesta lo siguiente: “Pero el hombre, al proyectarse hacia el exterior, convive con otros hombres, se asocia a sus semejantes y convive con ellos, usando de su libertad, de su derecho primario de libertad derivan una serie de relaciones espirituales y, además, una serie de relaciones económicas, de la convivencia social.

---

<sup>2</sup> Cabanellas, Guillermo. *Diccionario enciclopédico de derecho usual*. Pág. 227.



Consecuencia de esa serie de relaciones espirituales y de la serie de relaciones económicas, son los siguientes derechos naturales fundamentales de la persona humana: el derecho a viajar y a circular, de uno permanecer en un sitio fijo determinado, sino que podamos valiéndonos de nuestra naturaleza traslaticia, cambiar de lugar todas la veces que se nos apetezca, y eso es algo inherente a nuestra misma naturaleza, es también un derecho natural. Es muy importante hacer notar la vigencia, validez y alcance de este derecho en los países democráticos; es necesario y preciso hacer notar también la negación, la restricción, la supresión de estos derechos en la estructuras políticas totalitarias<sup>3</sup>.(sic)

En el presente capítulo se da un enfoque al derecho comparado realizando un estudio, análisis de la libre locomoción de algunos países de Latinoamérica considerando los derechos, deberes de los ciudadanos rigiéndose en las normativas que regula a cada uno de ellos, dicha libertad incluye la de entrar y salir del territorio nacional, asimismo, la prohibición de que se niegue el pasaporte a ningún guatemalteco, documento que, por mandato de ley, es necesario para hacer efectivo el derecho de locomoción al exterior.

De acuerdo al estudio que se ha realizado en los países que se ha tenido a bien estudiar y comparar, siempre prevalece el derecho de locomoción en la Constitución Política de la Republica de cada país, siendo estos democráticos y que velan por el cumplimiento de los convenios firmados y cumplimiento de los Derechos Humanos Universales.

---

<sup>3</sup> Porrúa Pérez, Francisco. *Teoría del Estado*. Pág. 242





## CAPÍTULO II

### 2. Derecho de tránsito en la legislación guatemalteca

El derecho de tránsito, es un conjunto de doctrinas, instituciones y normas de derecho público, que tiene a su cargo la planificación del diseño urbanístico de vías de comunicación y la administración del tránsito y el transporte aéreo, marítimo y en especial el transporte terrestre en caminos, vías o lugares públicos; esta rama del derecho es responsable de regular, planificar y controlar todo lo relativo a la circulación terrestre de personas, vehículos particulares y de servicio público. Con el singular y primordial fin de garantizar y suministrar seguridad a los individuos que se trasladan de un lugar a otro.

Se considera oportuno mencionar que para algunos autores el derecho de tránsito, es una rama de derecho administrativo, ya que en ésta se da el uso de recursos y procedimientos administrativos de manera frecuente.

La legislación de tránsito en Guatemala precede de finales del siglo XIX, lo cual da a entender que no es algo nuevo; pero este tipo de legislación en particular no se ha desarrollado, puesto que se ha quedado estancada por diferentes motivos; en el pasado por falta de interés, y en la actualidad por conveniencia y comodidad político-económica de el Organismo Ejecutivo y las municipalidades.



Antes de 1972, la legislación de tránsito se encontraba dispersa en distintos cuerpos legales como reglamentos, decretos, acuerdos gubernativos, ordenanzas y disposiciones enmarcadas dentro de otras leyes.

Es a partir de 1972, en que se emite la primera Ley de Tránsito como tal, por medio del Decreto 66-72; ésta a pesar de ser una ley técnicamente no muy desarrollada, poseía características de sensatez y técnica legislativa, siendo hasta la presente fecha la más congruente. Y la actual Ley de Transito Decreto número 132-96 y su Reglamento emitido por medio de el Acuerdo Gubernativo número 273-98.

La Legislación de Tránsito anterior, se conformaba por varios cuerpos legales, de los cuales se puede mencionar las siguientes leyes hoy derogadas: Ley de Tránsito (Decreto No. 66-72), Ley del Organismo Judicial (Decreto No. 1762), Código Procesal Penal (Decreto No. 52-73), Ordenanza de la Policía Nacional (Decreto Gubernativo No. 2445), Código de Procesamientos Penales (Decreto Gubernativo No. 551), Sanciones de Transito (Acuerdo Gubernativo del 11 de enero de 1980).

La legislación anterior se contemplaba la existencia de dos Juzgados siendo estos de Primera Instancia de Tránsito y cuatro Juzgados de Paz de Tránsito para el departamento de Guatemala; mientras en el interior del país los Juzgados de Paz conocían los asuntos de tránsito dentro de la circunscripción territorial de su municipio, mientras los Juzgados de Primera Instancia conocían dentro de la circunscripción territorial de su Departamento.



El marco legal actual en materia de regulación de tránsito está contemplado por la siguiente legislación: Constitución Política de la República de Guatemala; Ley de Tránsito, Decreto número 32-96 del Congreso de la República; Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 de la Presidencia de la República; Código Municipal, Decreto número 12-2002 del Congreso de la República; Ley del Organismo Judicial (Decreto número 2-89 del Congreso de la República; Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 114-97 del Congreso de la República; Ley de lo Contencioso Administrativo, Decreto número 119-96 del Congreso de la República; Código Penal, Decreto número 17-73 del Congreso de la República; Código Procesal Penal, Decreto número 51-92 del Congreso de la República.

El Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, es el ente regulador y responsable del ejercicio de la autoridad de tránsito vehicular en Guatemala.

Esta responsabilidad ha sido actualmente compartida con las municipalidades del país, por disposición de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96 del Congreso de la República de Guatemala), y contemplada en el Reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo 273-98 de la Presidencia de la República): en la cual faculta al Ministerio de Gobernación a delegar mediante Acuerdo Gubernativo, la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que lo soliciten; siempre y cuando éstas gocen o posean los medios y recursos idóneos para hacerse cargo del tránsito dentro de su jurisdicción territorial (Artículo 4 del Reglamento de Tránsito).



Por aparte, muy recientemente se dio a conocer por parte del Organismo Ejecutivo, la creación y funcionamiento de la Unidad de Protección Vial (PROVIAL), dependencia de la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. La cual tiene, con exclusividad, la responsabilidad total de la administración del tránsito vehicular que circule en las carreteras de todo el país.

El Ministerio de Gobernación de Guatemala, es una entidad de gobierno que está integrada al Organismo Ejecutivo. A este Ministerio de Estado por disposición de la Ley del Organismo Ejecutivo, le compete la formulación de políticas de gobierno; cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público; la seguridad de las personas, sus bienes y la garantía de sus derechos; entre otras atribuciones.

El Ministerio de Gobernación de acuerdo con el inciso "n" de la ley del Organismo Ejecutivo (Decreto No. 114-97), es la entidad de gobierno superior en materia de seguridad pública de Gobierno; resultando que entre las atribuciones de este ente de gobierno está la regulación y administración del tránsito de vehículos en el país. A su vez, la Ley de Tránsito y su Reglamento le otorgan al Ministerio de Gobernación la responsabilidad sobre todo lo concerniente al tránsito y circulación de vehículos automotores, la cual lleva a cabo a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.



El Ministerio de Gobernación, está facultado para delegar la administración del tránsito a las municipalidades del país, según disposición del Artículo ocho de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96).

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, es una dependencia del Ministerio de Gobernación, el cual por disposición de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96, Artículo 4), es el responsable del ejercicio de la autoridad de tránsito vehicular en la vía pública, salvo la excepción que el Ministerio de Gobernación le delegue a alguna municipalidad la administración de el tránsito dentro de su jurisdicción territorial, en dicho caso la Policía Nacional Civil, se limitará a prestar solamente auxilio a la Policía Municipal de Tránsito, cuando ésta lo requiera o el hecho de tránsito vehicular por su gravedad se constituya como delito.

## **2.1. Control del tránsito**

La Policía Municipal de Tránsito, cuenta con 60 cámaras de circuito cerrado, distribuidas en las principales arterias de la ciudad; 16 pantallas monitoras de 42 pulgadas, radio base y portátiles tipo Vertex; así como el más avanzado equipo de cómputo y programación, que será operado por personal técnico capacitado en la Policía Municipal de Tránsito.

Este sistema de captura de imágenes permite hacer ampliaciones, congelar y grabar escenas con un ángulo de 360 grados, ya que las cámaras instaladas pueden girar sobre su eje y transmitir de forma directa y en tiempo real la afluencia vehicular en la



metrópoli, mediante el monitoreo constante y estratégico de los bulevares, calzadas y avenidas más transitadas, lo cual permitirá operativos más rápidos y eficientes.

## **2.2. Tribunales municipales y Policía Municipal en la ciudad de Guatemala**

Guillermo Cabanellas, en relación a la Policía Municipal, indica: “Aspecto de la policía administrativa, que asegura en un municipio o población el buen orden, la tranquilidad general y la salud pública. Cumple, con relación a los vecinos, residentes y transeúntes de un municipio, funciones análogas, aunque de radio territorial menor, a las de la policía en general para con los habitantes de la nación. A los ayuntamientos como corporación y a los alcaldes como autoridad ejecutiva de los mismos corresponden el ejercicio de la Policía Municipal con órganos especiales, además de las atribuciones que les competen de requerir el concurso y cooperación de los cuerpos provinciales o estatales de policía.

Enfocada la policía como buen gobierno, la de índole municipal ofrece dos escenarios diversos: el urbano y el rural”<sup>4</sup>.

Según disposición constitucional sobre el régimen municipal, se contempla la creación de Juzgados de Asuntos Municipales y Policía Municipal, dicha disposición se encuentra contenida en el Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

---

<sup>4</sup> Cabanellas, Guillermo. *Ob. Cit.* Pág. 295.



El Artículo 259 Constitucional, estipula: “Juzgado de Asuntos Municipales. Para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear, de conformidad con la ley, su Juzgado de Asuntos Municipales y su Cuerpo de Policía de acuerdo con sus recursos y necesidades, los que funcionarán bajo órdenes directas del alcalde”.

Es oportuno aclarar que los supuestos Juzgados de Asuntos Municipales, no tienen calidad, ni competencia de Juzgados, sino que tan solo son simples y ordinarias oficinas administrativas de Asuntos Municipales, y sus resoluciones administrativas están sujetas a la Ley de lo Contencioso Administrativo (Decreto No. 119-96), por disposición de los Artículos del 155 al 160 del Código Municipal (Decreto No. 12-2002).

Por aparte el título del Artículo 172 del Código Municipal, enmarca la jurisdicción administrativa de los juzgados municipales, cuando regula: “Ejercicio de la jurisdicción administrativa del juzgado de asuntos municipales”. Como se puede apreciar el título establece: “ejercicio de la jurisdicción administrativa”, lo cual denota que su competencia se limita tan sólo a realizar resoluciones de tipo administrativo.

Es pertinente enfatizar, que por mandato constitucional, la competencia y capacidad de juzgar es función única, exclusiva, e indelegable del Organismo Judicial.

El Concejo Municipal, es el órgano superior de los asuntos municipales, a éste le compete con exclusividad la decisión y creación de los juzgados municipales y de la Policía Municipal, esto se lleva a cabo mediante Acuerdo Municipal. Es el Concejo Municipal el encargado de crear los juzgados de asuntos municipales y la Policía



Municipal de Tránsito, por ser el órgano máximo de la administración municipal.

### 2.3 Sanciones por faltas de tránsito

El término sanción se refiere a el medio represivo por el cual la autoridad competente, castiga o reprende al infractor de una norma a través de una multa. Las sanciones en materia de tránsito son de tipo administrativo usualmente, y éstas pueden ser amonestación, multa o infracción, retención de documentos, imposición de inmovilizadores o cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión o cancelación de licencia de conducir. Pero en ocasiones la infracción por su gravedad, se constituyen en delito mayor o grave; constituyéndose un dilema del cual resulta el concepto de la dualidad represora, en donde el que conoce, juzga y sanciona, es ajeno de aquel que por lógica jurídica debería conocer por asunto de competencia.

El doctor Guillermo Cabanellas lo explica así: "Dualidad Represora. Al no tener carácter de penas, las multas gubernativas crean una dualidad poco satisfactoria para la técnica jurídica y para la justicia en general cuando un hecho esta incluido en el código penal y además entra en las atribuciones representativas de una autoridad... para corregir gubernativamente las faltas en los casos en que su represión les este encomendada por las mismas leyes"<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Cabanellas, Guillermo. Ob. Cit. Pág. 489.



El Artículo 31 de la Ley de Tránsito, establece: “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 o penales que pudieran corresponder al actor”.

#### **2.4. Análisis legal de las infracciones en la legislación guatemalteca**

Según Guillermo Cabanellas, infracción es la: “Trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden. Denominación genérica de todo lo punible; sea delito o falta”<sup>6</sup>.

De lo anterior se puede concluir, que la infracción es un acto antijurídico que transgrede la ley; en el caso del presente trabajo se trataría de la legislación referente a normas de tránsito y a la legislación penal referente a hechos de tránsito.

Es necesario hacer la observación que la palabra infracción, es una palabra general de concepto amplio, que suele ser usada por la legislación y la doctrina

---

<sup>6</sup> Cabanellas, Guillermo. *Ob. Cit.* Pág. 412.



indistintamente como sinónimo de las palabras delito o falta.

Provocando el término de infracción, un problema de interpretación en el momento de impartir justicia, ya que si la ley no especifica el término al que se refiere, se puede entrar en conflicto de competencia para conocer, en especial en lo referente al ámbito del derecho penal y el derecho de tránsito; los cuales poseen entre si una estrecha relación.

La infracción de tránsito dentro de el ordenamiento jurídico guatemalteco, el Artículo 30 de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96), contempla el término infracción de la siguiente manera: "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".

En un primer plano éstas se clasifican en delitos y faltas. En el caso de la infracción como delito, ésta consiste usualmente en la trasgresión grave de una norma jurídica enmarcada dentro del derecho penal, aun cuando ésta se origine en otra ley que no sea el Código Penal, pero que ésta contemple supuestos que constituyan delito; éstas se sancionan a través de penas corporales y pecuniarias, y algunas sin derecho a conmutación de la pena. Mientras que la infracción como falta, es usualmente la trasgresión leve de una norma jurídica menor de tipo penal, reglamento, ordenanza o disposición administrativa; este tipo de falta se encuentra dispersa en los diferentes cuerpos legales; usualmente la falta se sanciona con



penas leves de tipo disciplinario o correctivas, como la amonestación, suspensión, multa y en casos extremos con la privación de libertad con derecho a conmuta.

Cuando se trate de infracciones cometidas por un conductor, la autoridad le 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 encuentra presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso mencionada en el párrafo anterior en el vehículo en un lugar visible y seguro.

El Artículo 186 de la Ley de Tránsito, establece: “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, contado 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 el 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”.

Por su parte, el Artículo 187 del cuerpo legal citado, estipula que: “El policía de tránsito, en lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el infractor no esté presente en el momento de cometerse verificarse la infracción, o e caso que el infractor no se identifique personalmente”.

## **2.5. Impugnaciones**

Según Mario López: “Impugnar no es más que las partes en el proceso, soliciten a un tribunal superior para que conozca el fallo, resolución o sentencia emitida por un tribunal inferior, para que conozca por no estar de acuerdo con esa resolución, fallo o sentencia, para lograr una revocación de ese fallo”.<sup>7</sup>

Apelar es impugnar la resolución, sentencia o decisión del tribunal, cuando ésta desfavorece al recurrente, es una expresión de no estar de acuerdo con el fallo

---

<sup>7</sup> López M., Mario R. *La práctica procesal penal en las impugnaciones*. Pág. 3.



dictado por el juez correspondiente, es la manifestación voluntaria para solicitar que un tribunal de mayor categoría conozca el caso, o bien, conozca la decisión del juzgador que ha desfavorecido a una de las partes.

Recursos son las peticiones de quien es parte en un proceso para que se examine de nuevo la materia fáctica y/o jurídica de una resolución judicial que, no habiendo pasado en autoridad de cosa juzgada formal, resulte perjudicial para el sujeto jurídico que recurre, con la última finalidad de que dicha resolución se sustituya por otra favorable al recurrente.

Recurso, dice Couture, mencionado por Cafferata Nores “es un recorrer de nuevo el camino ya hecho. La palabra denota tanto el recorrido que se hace nuevamente mediante otra instancia, como el medio de impugnación por virtud del cual se recorre el proceso”.<sup>8</sup>

Con relación a las impugnaciones en el proceso penal, Vivas Usher, manifiesta que: “En el aspecto interno del proceso, es posible que la actividad decisoria de los órganos jurisdiccionales se cumpla en forma defectuosa, ilegal o irracional (“peligro de error judicial”), ante lo cual se justifica el poder que la ley procesal penal guatemalteca acuerda a las partes intervinientes en el proceso para dirigir su actividad en procura de la corrección o eliminación del posible defecto o ilegalidad de la resolución dictada, provocando un nuevo examen de la cuestión resuelta”.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Couture, *Libertad probatorio y exclusiones probatorias*. Pág. 30.

<sup>9</sup> Usher, Vivas. *Vías impugnativas*. Pág. 29.



La parte que crea que la resolución o fallo del juzgador le perjudica y considera que se ha violado la ley, o bien que se ha cometido un error judicial al emitir la resolución, la ley lo faculta para que impugne el mismo y recurra a un tribunal superior para que conozca el fallo o resolución para revocar el mismo, por lo que el tribunal superior o de alzada conocerá la cuestión impugnada revocando, confirmando o anulando la resolución o sentencia.

En materia de tránsito, toda persona que se considere afectados 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 30 días. En caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto desfavorablemente.



## CAPÍTULO III

### 3. El transporte en general

El transporte, es un medio de locomoción que desde tiempos remotos se ha usado para diferentes actividades de la vida económica de la humanidad, siendo de gran valía para los países del mundo.

#### 3.1. Relación histórica del transporte

La civilización no podría existir sin los transportes, verdaderas arterias del organismo social. Se puede dividir en tres etapas, el desarrollo del medio de transporte:

- Transporte por tracción animal.
- El periodo de la máquina de vapor.
- El periodo del motor.

El primer medio de transporte fue el mismo hombre, o posiblemente la mujer. Colocaban los objetos sobre los hombros, la cabeza o quizá sobre los brazos; así al principio el hombre primitivo sirvió como bestia de carga.

El transporte se simplificó en los tiempos del hombre prehistórico cuando se procedió a domesticar animales que se utilizaron para labores de carga y tiro.

En África y otros países próximos al Mediterráneo se utilizaban algunos animales,



para facilitar la tarea de transportarse de un lugar hacia otro, mientras que en India y en la China eran domesticados el búfalo y el carabao. Otras tribus nómadas del Asia Central domesticaron el caballo salvaje, más adecuado a las necesidades de pastores. Cada pueblo utilizó los animales de la región que mejor podían servir a las necesidades.

El Yak tibetano, por ejemplo, fue domesticado porque resistía a la perfección los crudísimos inviernos de las altiplanicies; de igual modo, el camello y el dromedario sirvieron como bestias de carga a los nómadas del desierto, porque pueden marchar muchos días sin necesidad de alimentos y sin beber agua, porque sus anchas patas no se hundían en la arena móvil. La aparición de los animales de carga no impidió que en algunas civilizaciones se utilizaran esclavos para el transporte de carga y el tiro de vehículos.

Los emperadores romanos eran transportados en andas sostenidas por varios esclavos. En las regiones montañosas chinas, donde los mandarines y los personajes importantes también viajaban en palanquines. Durante el siglo XVIII aún se podía ver en las calles de ciudades europeas o americanas, personas transportadas en sillas de manos conducidas por lacayos.

Miles de años antes de la era cristiana algún genio ignorando que vivía en las márgenes orientales del Mediterráneo inventó la rueda, una de las creaciones importantes de la inteligencia humana. Este artefacto que hoy parece tan simple fue el causante de una verdadera revolución tecnológica y social. Según parece, surgió

de los troncos, los leñadores colocaban debajo de los objetos pesados para que se deslizaran con facilidad; alguien descubrió que se podía cortar un par de discos del tronco, sujetarlos a ambos lados del objeto que era necesario transportar y mejorar así el deslizamiento.

El hombre primitivo, ya sea por la carencia de animales y posteriormente por su costo, prefirió en algunas ocasiones el transporte fluvial, siempre y cuando los ríos no fueran muy peligrosos. Se supone que el primer medio de transporte fluvial fue un simple pedazo de árbol o un tronco de madera, más tarde los troncos fueron perforados para que cupiera un hombre y luego se utilizaron troncos más grandes donde cupieran varios hombres. La invención del remo aceleró y facilitó el transporte acuático; los fenicios, egipcios y griegos construyeron naves propulsadas por dos o más hileras de remos en cada banda.

La invención de la vela, que recoge las corrientes de aire e impulsa al buque sin necesidad de esfuerzo agotador de remeros esclavos representó otro paso más en el progreso del hombre. Durante la Edad Media, siguieron aumentando en tamaño los buques de vela, que recibieron extraordinario impulso durante la época de los grandes descubrimientos geográficos.

En las regiones semidesérticas del continente americano fue muy usada la carreta, la cual era tirada por bueyes o por mulas, este tipo de transporte facilitaba llevar consigo no sólo las pertenencias de personas sino también algunos útiles para el hogar o la construcción de casas. La diligencia, era usada en el servicio postal



norteamericano, este tipo de transportación no se usó únicamente en América, sino en toda Europa; durante mucho tiempo fue el medio más rápido de transportar varias personas a la vez a un solo destino.

La gente de oriente se valía de caravanas terrestres para practicar el comercio, los fenicios y los griegos emplearon el transporte marítimo para acercarse a países lejanos como Inglaterra o para circunnavegar el África, aunque de hecho nunca se alejaron de las costas.

Por las grandes carreteras romanas circulaban grupos de vehículos. Estas carreteras fueron tan bien construidas que algunas de ellas aún siguen siendo utilizadas.

El comercio marítimo de Europa, desaparecido al adueñarse los musulmanes del Mediterráneo, resucitó con las Cruzadas, aunque después fue dominado por los piratas turcos. Esta situación perduró hasta que en la batalla de Lepanto las naves de la Santa Liga (Austria, España e Italia) derrotaron a los turcos a principios del siglo XVI.

Paralelamente se desarrolló en Europa la navegación a través de las rutas de la Liga Hanseática.

El descubrimiento de América abrió nuevas rutas al comercio europeo. Pero así como el transporte marítimo se desarrolla a medida que se abrían nuevas fuentes de

comercio, el terrestre continuó efectuándose hasta el siglo XVII por la llamada tracción de sangre (el uso de animales para jalar vehículos). La renovación no tuvo lugar sino hasta la introducción del vapor como fuente de potencia. Gracias a él los medios de transporte lograron una mejoría considerable, hasta el punto de que muchos economistas coinciden al afirmar que la llamada revolución industrial tuvo uno de sus principales estímulos en los nuevos vehículos nacidos en esa época.

“Los primeros medios de transporte que hubo en la antigua América precolombina, fueron el propio hombre (Mesoamérica) y, en algunos casos, como las culturas de los Andes, algunas bestias de carga como las llamas o las alpacas. Fueron tanto hombres en lo individual, como grupos de ellos, cuando el monto de la carga aumentó, con el paso del tiempo. Se formaron las caravanas que llevaban sus mercancías de un poblado a otro. Y cuando se pudo, se domesticaron animales que sirvieron de vehículos de transporte. Más adelante, sobre todo después de la llegada de los españoles se importaron caballos y burros, que por sus mayores dimensiones y fuerza, permitieron transportar mayores cantidades de bienes. Después con su ayuda invaluable se pudieron mover los primeros vehículos construidos por el hombre, las carretas o carretones, que los animales jalaban bajo el comando de un hombre. En ellos se pudo transportar seres humanos, animales domesticados pequeños, y bienes y pertenencias”<sup>10</sup>.

Más adelante los carretones se distinguieron de los carruajes, en los primeros iban la carga y en lo segundo los seres humanos. Aparecieron las diligencias que

---

<sup>10</sup> [www.monografias.com/trabajos10/metra/metra.shtml](http://www.monografias.com/trabajos10/metra/metra.shtml) . Fecha de consulta 25/04/2011.



permitían un transporte un poco más cómodo de las personas y sus bienes personales, pero no carga. El caballo fue la fuerza tractora por excelencia, ya que permitían alcanzar velocidades que ningún otro animal podía proporcionar. Tuvo que pasar mucho tiempo para que aparecieran los primeros vehículos motorizados que prescindieron de los animales como fuerza tractora. Estos nuevos vehículos permitieron mayor movilidad al ser humano.

La invención del auto y luego del camión y el autobús fueron verdaderamente revolucionarios en la historia humana. Pues a diferencia del ferrocarril que anda sobre rieles, el automóvil podía llegar hasta las puertas mismas del hogar y el trabajo. Permitía su uso individual o colectivo y el traslado a cortas, medianas o largas distancias. Se posibilitó un transporte más cómodo y más independiente.

Con el automóvil, el camión y el autobús se tuvieron que construir calles, avenidas y carreteras cuyo costo era menos a las vías de ferrocarril y permitían mayor flexibilidad. El ser humano ganó entonces mucho en autonomía e independencia. pronto los animales quedaron excluidos de la ciudad y limitados al campo y las faenas agrícolas.

“Para quienes vivían en costas y a la ribera de ríos o las orillas de lagos y lagunas, uno de sus principales medios de transporte fueron las lanchas y pequeños navíos, que les permitían ir de lado a lado de un río o lago, o navegar por las costas con el fin de ir en busca de alimento o trasladar más rápidamente sus productos. La Gran Tenochtitlán, utilizaba pequeños navíos para comunicar la capital del imperio Azteca

con los poblados circundantes que se situaban a las orillas de los lagos. Era un medio habitual de transporte. Así se puede concluir que el desarrollo de esos primeros y rudimentarios medios de transporte tuvieron como uno de sus condicionantes las necesidades del hombre en estrecha relación con las condiciones que imponía el medio ambiente circundante (clima topografía, etc.). No hubo un desarrollo unívoco del transporte. Las planicies, montañas, valles, ríos, lagunas, costas determinaron que medios de transporte se podían desarrollar. El otro factor fue el desarrollo tecnológico de cada sociedad y grupo humano sumado a su inventiva.

Cada sociedad desarrollo los medios de transporte y su organización de acuerdo sí, a sus necesidades y condicionantes, pero también a su inventiva, as su creatividad, a su ingenio enmarcadas en su cultura. Eso ayuda a explicarse por qué los Aztecas conociendo el círculo, no desarrollaron la rueda con fines prácticos y útiles, cosa que sí sucedió en Europa<sup>11</sup>.

Un medio de transporte personal, ya de los tiempos modernos, ha sido la bicicleta, este vehículo se utiliza tanto en deportes como para el traslado de muchas personas de escasos recursos económicos; en algunos países es el medio de transporte ideal para la mayoría de la población, por ejemplo la China.

Desde que James Watt inventó la maquina de vapor en 1765, se trató de aplicar este invento a algún medio de transporte. Fulton y sus seguidores la instalaron en

---

<sup>11</sup> Ibid.



buques especiales. A principios del siglo XIX, se aplicó la máquina de vapor a unos artefactos metálicos que avanzaban sobre rieles. Había nacido el ferrocarril. Esta es la forma más económica de transporte por tierra.

En el año 1829 apareció en Gran Bretaña una máquina pequeña, que pesaba sólo cuatro toneladas y marchaba a solo quince kilómetros por hora. En la actualidad hay locomotoras de vapor, diesel y eléctricas, pesan más de quinientas toneladas y desarrollan velocidades de más de ciento cincuenta kilómetros por hora.

Mitos y leyendas ponen de manifiesto el deseo del hombre de poder surcar los aires. Hacia el año 1500, Leonardo da Vinci, esbozó algunas máquinas aéreas; pero transcurrieron casi tres siglos antes de que los hermanos Montgolfier elevaran el globo aerostático en los alrededores de París. Durante todo el siglo pasado muchos inventores trataron de crear aparatos voladores más pesados que el aire. De nuevo la Revolución Industrial habría de aportar la solución: un brasileño genial, Alberto Santos Dumont, colocó un motor de combustión interna en un globo y logró dirigirlo contra el viento en todas direcciones, en 1901.

El dirigible, que el conde Fernando Von Zeppelin habría de transformar en un gigantesco trasatlántico del espacio. El dirigible Graf Zeppelin, logró dar la vuelta al mundo en veintitrés días y cuatro horas.

Utilizando los experimentos de otros, los hermanos Orville y Wilbur Wright lograron construir un aeroplano con motor en el que Orville hizo un vuelo de 35 metros, en

1903.

La aviación internacional siguió desarrollando nuevos medios a partir de la Segunda Guerra Mundial, con inventos alemanes se pudo desarrollar el motor de propulsión a chorro. Estos motores de turbina son los más rápidos que se han aplicado en la aviación comercial. También en el período de 1940 a 1945 los alemanes experimentaron un nuevo tipo de naves, las V-1 y V-2. Dicho invento usando ya no la gasolina sino oxígeno líquido, y posteriormente otros compuestos químicos, han hecho posible colocar el primer hombre en la luna, y tener laboratorios volando alrededor de la tierra.

En los últimos años, se ha perfeccionado el submarino atómico que logra descender a profundidades nunca antes soñadas, y efectuando viajes con duración de varios meses sin necesidad de cargar combustible.

Otro invento maravilloso son los helicópteros, que pueden descender verticalmente y volar horizontalmente, con enormes cargas o a grandes distancias.

El automóvil, es un medio de transporte que está al alcance de casi todo el mundo. Uno de los primeros vehículos automotores fue el ideado por el francés Cugnot, en 1769, era impulsado por vapor, pero Alemania por medio de Daimler y Benz, experimentaban un motor de explosión. Por un tiempo sufrió la competencia de los vehículos eléctricos, pero debido al corto radio de acción que permitían los acumuladores, los relegó al olvido, entre tanto el motor de gasolina se

perfeccionaba. Desde entonces, el progreso fue continuo, destacándose el famoso industrial norteamericano Henry Ford al producir en serie y en gran cantidad un vehículo práctico y de precio moderado, fue un éxito.

En la actualidad en sus diversas formas (automóviles, camiones, ómnibus, tractor, motocicleta, etc.) el automotor influye en casi todas las actividades.

### **3.2. Definición del transporte en general**

Según Guillermo Cabanellas, "Transporte es, traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares"<sup>12</sup>.

El transporte es un aspecto fundamental del comercio. Por su naturaleza aparece como un contrato bilateral y consensual.

Según su objeto, puede ser de personas o de cosas, por el medio en que se desarrolla se distingue en terrestre, marítimo, fluvial y aéreo. Todos ellos están sujetos a reglamentaciones administrativas.

El transporte ha ejercido una influencia decisiva en el desarrollo de la economía de los pueblos.

"Se denomina transporte o transportación (del latín *trans*, "al otro lado", y *portare*,

---

<sup>12</sup> Cabanellas, Guillermo. *Ob. Cit.* Pág. 500.

"llevar") al traslado de algún lugar a otro algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido. El transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad"<sup>13</sup>.

### 3.3. Análisis doctrinario del transporte en general

"Como nos advierte Guaita no faltan razones para hablar de transportes y comunicaciones indistintamente, empleando ambos términos como sinónimos. Sin embargo, en el lenguaje vulgar e incluso en el legal, se suele referir normalmente el término transporte al traslado de personas o cosas (en tal sentido se habla de transportes terrestres, marítimos y aéreo), y el de comunicaciones al traslado de noticias".<sup>14</sup>

La persona o entidad que se consagra al transporte tiene la obligación de emplear la responsabilidad y medios practicados por personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren; haciendo a tal fin, por cuenta de quien pertenecieren, los actos necesarios; y son responsable ante las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños resultantes de malversación u omisión suya, o de sus factores, dependiente y otros agentes cualesquiera.

El transporte de carga que, por naturaleza, inevitablemente rebase los límites

<sup>13</sup> .wikipedia.org/wiki/Transporte. Consulta: 12/03/2012.

<sup>14</sup> Fundación Tomás Moro. Ob. Cit. Pág. 970

especificados deberá realizarse mediante autorizaciones especiales emitidas por la autoridad respectiva, quién determinará las condiciones en que deba efectuarse.

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos, y si fuera necesario, sujetos, de tal forma que no puedan:

- Sobrepasar el peso bruto autorizado.
- Arrastrar, dejar caer parcial o totalmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- Comprometer la estabilidad del vehículo o la visibilidad del conductor.
- Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
- Cuidar aunque parcialmente, los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosas, las placas o distintivos reglamentarios a los retrovisores laterales.

El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas se hará en vehículos especialmente habilitados para el efecto, tomando las precauciones necesarias y atendiendo a las normas específicas que regulan la materia.

Las cargas indivisibles tales como muebles, tubos, vigas y otros similares en que planta sobrepasen las dimensiones del vehículo, pueden transportarse en éste, siempre que cumplan con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número (No. 1084.92) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras públicas y, además, con lo siguiente:

- A lo largo no sobresalga más de 2.00 metros al frente y 3.00 metros atrás en vehículos de la longitud mayor de 5.00 metros; o por cada extremo anterior y posterior sobrepase el tercio de la longitud del vehículo, si ésta es menor a 5.00 metros.
- A lo ancho no sobresalga más de 0.40 metros de cada lado.

En estos casos, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública. La carga que sobresale, tanto a lo ancho como a lo largo, deberá ir señalizada para prevenir algún percance.

Durante el día se señalizará cada parte sobresaliente con una bandera roja de dimensiones iguales o superiores a 40 por 40 centímetros. Todo lo relacionado con colores, materiales y demás estándares de estas señales, será determinado por el Manual de Especificaciones Técnicas y de Equipo que publicará el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

En sí, el transporte es un medio de locomoción que es vital para la humanidad y en la economía de un país.

“Para lograr llevar a cabo la acción de transporte se requieren varios elementos, que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo:

- Una infraestructura en la cual se lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte carretero, ductos para el transporte de hidrocarburos, cables para el transporte de electricidad, canales para la navegación en

continente (*inland navigation*), aeródromos para el transporte aéreo, etc.

- Un vehículo que permita el traslado rápido Solo para el caso de del transporte de peatones no se requiere un vehículo. Ejemplos de vehículos son la bicicleta, la motocicleta, el automóvil, el autobús, el barco, el avión, etc”<sup>15</sup>.

Los modos de transporte son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte.

Según los modos de transporte utilizados, el transporte se clasifica o categoriza en:

- Transporte por carretera: peatones, bicicletas, automóviles y otros vehículos sin rieles.
- Transporte por ferrocarril: material rodante sobre vías férreas.
- Transporte por vías navegables: transporte marítimo y transporte fluvial.
- Transporte aéreo: aeronaves y aeropuertos.
- Transporte combinado: se utilizan varios modos de transporte y la mercancía se transborda de vehículo a otro. Este modo de transporte se ha desarrollado dando lugar al transporte intermodal o transporte multimodal, en el que la mercancía se agrupa en unidades superiores de carga, como el contenedor, que permiten el transporte por diferentes vías sin ruptura de carga.
- Transporte vertical: ascensores y montacargas.

---

<sup>15</sup> **Ibid.**

- Transporte vertical: ascensores y montacargas.
- Transporte por tuberías: oleoductos y gasoductos, en los que se impulsan fluidos a través de tuberías mediante estaciones de bombeo o de compresión.

Asimismo, puede distinguirse entre transporte público y transporte privado dependiendo de la propiedad de los medios de transporte utilizados.

También puede ser interesante la distinción entre el transporte de mercancías y el transporte de pasajeros.



## CAPÍTULO IV

### **4. Análisis del Reglamento de Tránsito y la circulación**

Este reglamento está contenido en el Acuerdo Gubernativo Número 273-98 de la Presidencia de la República, de fecha 22 de mayo de 1998.

#### **4.1. Autoridad de tránsito EMETRA**

Para la realización de sus funciones y atribuciones, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se integra con las dependencias administrativas siguientes: Jefatura, Subjefatura, Secretaría General, Secciones, Divisiones, Unidades Ejecutivas y Delegaciones Departamentales de Tránsito.

Cuando lo requieran las necesidades del servicio, mediante acuerdo del Ministerio de Gobernación, podrán crearse o suprimirse las dependencias del Departamento 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.

El Jefe del Departamento de Tránsito formula el reglamento orgánico interno de la

dependencia, dentro del plazo de 90 días siguientes a la vigencia del presente Acuerdo. Se establecerá en el mismo la integración y funciones de cada Sección, División, Unidad Ejecutiva o Delegación, según las necesidades del servicio, mediante Acuerdo del Ministerio de Gobernación.

El Ministerio de Gobernación podrá trasladar la administración de la competencia de tránsito, a las municipalidades que así lo soliciten, observando los requisitos siguientes:

- 1) Solicitud escrita del Alcalde Municipal.
- 2) Documento que compruebe la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito.
- 3) Documento que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito.
- 4) Documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito; y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.

Cuando dos o más municipalidades tomen la decisión de asumir la administración de tránsito conjuntamente, la solicitud será firmada por los alcaldes interesados. En este caso la documentación correspondiente podrá unificarse y presentarse a nombre de las municipalidades interesadas.

El Ministerio de Gobernación resolverá en un plazo de 30 días, contados a partir de la fecha en que se reciba la solicitud, previo dictamen favorable del Departamento de Tránsito. Si la resolución ministerial es favorable el Ministro de Gobernación

dispondrá la redacción del Acuerdo Gubernativo correspondiente.

#### Clasificación de los vehículos.

Los vehículos se clasifican por su uso en:

- a) Particulares.
- b) Mercantiles y comerciales.
- c) Oficiales.
- d) Cuerpo diplomático, organismos, misiones y funcionarios internacionales.
- e) De emergencia; y,
- f) De aprendizaje.

Los vehículos se clasifican por su peso en:

- a) Ligeros, de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo:
  - \* Bicicletas.
  - \* Motocicletas.
  - \* Moto bicicletas.
  - \* Automóviles
  - \* Paneles.
  - \* Pick-ups.
  - \* Microbuses; y
  - \* Automóviles, paneles y pick-ups con remolque.
- b) Pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo:
  - \* Autobuses
  - \* Camiones.



\* Remolcadores o cabezales; y,

\* Camiones con remolque.

c) Especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial:

\* Vehículos agrícolas; y,

\* Vehículos especiales movibles con o sin grúa.

#### **4.2. Autorizaciones para circular**

Todo vehículo para circular en las vías públicas del territorio nacional, debe poseer los siguientes documentos:

a) Tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma;

b) Placa, placas y calcomanías de circulación vigentes.

La tarjeta de circulación o la fotocopia autenticada, será portada por el conductor de cada vehículo automotor, siempre que circule en las vías públicas del territorio nacional. La placa o placas de circulación irán sujetas en lugar visible en la parte frontal y posterior del vehículo.

No necesitan portar ningún documento todo conductor de bicicleta, utilizada por niño de hasta 12 años de edad, la utilizada para hacer deporte o alguna otra actividad recreativa. El Departamento de Tránsito regulará lo relativo a la documentación de otros conductores de bicicletas.

### **4.3. Clasificación de las licencias de circulación de vehículos**

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de uno a cinco años, según las necesidades del portador y el importe a pagar. Al conducir un vehículo por la vía pública, es obligatorio portar una licencia de conducir vigente, cuyo tipo corresponda o incluya al vehículo en que se circula.

Se establecen los distintos tipos de licencia:

Tipo A: Para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo transporte escolar y transporte colectivo (urbano y extraurbano).

Tipo B: Para conducir toda clase de automóviles o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo pudiendo recibir remuneración por conducir.

Tipo C: Para conducir toda clase de automóviles, páneles, microbuses, pick-ups con o sin remolque y con peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración.

Tipo M: Para conducir toda clase de moto bicicletas y motocicletas.

Tipo E: Para conducir maquinaria agrícola e industrial. Este tipo de licencia no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículo.

Los titulares de licencias de conducir extranjeras tienen permitido conducir en el territorio nacional, vehículos para los cuales están habilitados por la misma y solo hasta que esté vigente su autorización migratoria.

En caso de residencia en el país, es obligatorio el traspaso de su licencia extranjera a una nacional, del mismo tipo o inferior, pero nunca superior. El Departamento dictaminará, si es necesario, tomar alguna prueba teórica o práctica.

El extranjero que no tenga licencia de conducir de su país y se encuentre tramitando su residencia en Guatemala, podrá solicitar ante el Departamento de Tránsito, la expedición de un permiso de conducir, siempre y cuando reúna los requisitos siguientes:

- a) Presentar fotocopia legalizada del pasaporte en donde conste su situación migratoria en el país;
- b) Presentar un garante que se responsabilice por su estadía en el país;
- c) Presentar certificado extendido por una escuela de aprendizaje de tránsito, autorizada por el Ministerio de Gobernación y registrada en el mismo Departamento.

#### **4.4. Obtención de licencias de conducir vehículos**

Para obtener por primera vez licencia de conducir se requiere:

- a) Llenar la solicitud correspondiente.
- b) Ser mayor de edad, salvo lo establecido en el Artículo 26 de este Reglamento.

Para las licencias de tipo A se requiere, además, ser de 23 años de edad y haber tenido vigente por lo menos en los tres años anteriores a la solicitud, una licencia de tipo B o C. Para la licencia tipo B, se requiere ser mayor de 21 años de edad.

- c) Presentar certificación de examen de la vista de acuerdo a lo que disponga el Departamento.
- d) Saber leer y escribir en el idioma oficial que rija en el territorio nacional. Si el solicitante es analfabeta, el Departamento podrá realizar pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos.
- e) Pagar el valor correspondiente. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos; y,
- f) Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos; y,
- g) Presentar el número de fotos que requiera la autoridad o, en su caso, presentarse para la toma de fotos.

Podrá extenderse licencia de conducir de tipo C y M a menores de edad, pero mayores de 16 años, siempre que se cumpla con los requisitos del artículo anterior. El interesado deberá acompañar autorización escrita de quien ejerza la patria potestad o la tutela del menor.

La capacitación de aspirantes a la Licencia de conducir estará a cargo de las escuelas de aprendizaje de tránsito, autorizadas para tal efecto, y por las entidades públicas o privadas a las que el Departamento delegue esta función.

Los exámenes teóricos y prácticos necesarios para obtener licencia, deberán ser efectuados por la autoridad o por las entidades públicas y privadas a las que el Departamento delegue esta función, en los lugares y tiempos que disponga.

Todo lo relacionado con las especificaciones de tiempos, lugares, dimensiones, tipos de examinadores, su preparación, tipos o forma de preguntas, definición de recorridos y otros aspectos concernientes a las pruebas de tránsito, tanto teóricas como prácticas, será determinado por el Departamento de Tránsito.

Para renovar o reponer una licencia de conducir se requiere:

- a) Presentar solicitud escrita o llenar el formulario correspondiente.
- b) Presentarse personalmente.
- c) Pagar el valor correspondiente.
- d) Estar solvente de multas.
- e) Presentar número de fotos que requiera la autoridad, o en su caso, presentarse a la toma de fotos; y,
- f) En caso de renovación, presentar la licencia a renovar. En caso de reposición, presentar
- g) Declaración jurada ante el Departamento de Tránsito, especificando la razón de la gestión.

No podrá renovarse o reponerse la licencia de conducir en los siguientes casos:

- a) Por resolución del Juez competente.
- b) Cuando la licencia en cuestión se encuentre suspendida o cancelada en la fecha de la solicitud de renovación o reposición; y,
- c) Al conductor que tuviera multas pendientes sin haber hecho efectivo su pago.

#### **4.5. Transporte de pasajeros y de carga**

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser mayor al número de plazas autorizadas en la tarjeta de circulación o las que señalen autoridad competente. Para los efectos de cómputo, los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los menores de 12 años se contarán como media plaza, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes.

Está prohibido transportar personas en emplazamientos distintos a los destinados y acondicionados para ello en el vehículo, no obstante en los vehículos de transporte de mercancías o cosas podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga, si se circula a una velocidad igual o inferior a 50 kilómetros por hora.

Los vehículos que conjuntamente transporten carga y pasajeros, deberán estar provistos de una adecuada protección.

En las áreas donde no exista circulación de buses urbanos y extraurbanos, el transporte de personas podrá llevarse a cabo por medio de pick-ups en el lugar donde también se transporta carga, debiendo observar las siguientes condiciones:

- 1) Un máximo de 12 personas en pick-up de palangana corta;
- 2) Un máximo de 16 personas en pick-up de palangana larga; y,
- 3) Cada pick-up deberá estar provisto de barandas laterales o de cualquier otro medio de protección para los pasajeros.

Las bicicletas, motobicicletas y motocicletas no podrán ser ocupadas por más de una persona cuando hayan sido diseñadas para una sola persona. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio.

En ningún caso la longitud, anchura y altura de los vehículos y su carga excederá lo establecido en el Acuerdo Gubernativo número 1084-92 del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, o a tenerse a las normas que éste emitiera al respecto.

El transporte de carga que, por su naturaleza, inevitablemente rebase los límites especificados deberá realizarse mediante permiso especial emitido por la autoridad respectiva, quien determinará las condiciones en que deba efectuarse.

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos, y si fuera necesario, sujetos, de tal forma que no puedan:

- a) Sobrepasar el peso bruto autorizado.
- b) Arrastrar, dejar caer parcial o totalmente la carga, o desplazarse de manera peligrosa.
- c) Comprometer la estabilidad del vehículo o la visibilidad del conductor.
- d) Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.
- e) Ocultar, aunque sea parcialmente, los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las lacas o distintivos reglamentarios o los retrovisores

laterales.

- f) Circular sin cubrir con lona o materiales similares en forma adecuada, las cargas de transporte a granel: materiales de construcción, granos básicos y verduras, a fin de evitar que se salga o derrame del área de carga, obstaculizando la circulación de vehículos; y,
- g) Circular con fugas de combustible, melaza u otros materiales dañinos para la vía pública.

El transporte de carga, molesta, nociva, insalubre o peligrosa, se hará en vehículos especialmente habilitados para el efecto; tomando las precauciones necesarias y atendiendo a las normas específicas que regulan la materia.

Las cargas indivisibles tales como muebles, tubas, vigas, postes y otros similares que en planta sobrepasen las dimensiones del vehículo, pueden transportarse en este, siempre que cumplan con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número 1084-92 del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda; y, además, con lo siguiente:

- a) A lo largo no sobresalga más de 2.00 metros al frente y 3.00 metros atrás en vehículos de longitud mayor a 5.00 metros; o por cada extremo anterior y posterior no sobrepase el tercio de la longitud del vehículo, si esta es menor a 5.00 metros; y,
- b) A lo ancho no sobresalga más de 0.40 metros de cada lado.

En estos casos, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar

daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública.

La carga que sobresale, tanto a lo ancho como a lo largo, deberá ir señalizada para prevenir algún percance.

Durante el día se señalizará cada parte sobresaliente con una bandera roja; y de noche, con placas reflectivas con dimensiones apropiadas para su visibilidad.

#### **4.6. Transporte de carga**

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

Los vehículos de transporte de carga circularán por los carriles exclusivos o prioritarios que estén habilitados para el efecto, y si no los hubiere, en el carril derecho de la calzada, el más alejado del centro de la misma. Se deberán entender el resto de carriles exclusivamente para rebasar o para cambiar de dirección o sentido.

La autoridad, en coordinación con la Dirección General de Transporte Extraurbano del Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Obras Públicas y Vivienda está

facultada para restringir y sujetar a horarios y rutas determinadas la circulación y las maniobras de carga y descarga de los vehículos públicos o privados, tengan o no rutas establecidas. Estas restricciones las tomará la autoridad en base a dimensiones, pesos, tipo de carga, intensidad del tránsito, características de las vías y el interés público. En todo caso, se escuchará a los sectores de transporte afectados.

Las operaciones de carga y descarga de mercancías o cosas deberán llevarse a cabo fuera de la vía pública. Excepcionalmente, y cuando sea inexcusable efectuarlas en ésta, deberán realizarse sobre la vía de menor tránsito, sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito de otros usuarios, y teniendo en cuenta las normas siguientes:

- a) Se respetarán las señales y normas, especialmente en lo concerniente a parada y estacionamiento, y, además, en áreas urbanas, las que dicten las autoridades municipales sobre horas, días y lugares adecuados.
- b) Se efectuarán, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde derecho de la calzada.
- c) Las operaciones de carga y descarga de mercancías nocivas, molestas, insalubres o peligrosas se regirán por las disposiciones específicas que regulan la materia.

Los conductores de bicicletas, motobicicletas y motocicletas, podrán transportar carga cuando estén especialmente acondicionadas y cumplan con lo establecido en este capítulo y con las reglas de circulación propias de su tipo.



#### 4.7. Faltas y sanciones de tránsito

Según Guillermo Cabanellas, infracción es: “Trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden. Denominación genérica de todo lo punible; sea delito o falta”<sup>16</sup>.

De lo anterior se puede concluir, que la infracción es un acto antijurídico que transgrede la ley; en el caso del presente trabajo se trataría de la legislación referente a normas de tránsito y a la legislación penal referente a hechos de tránsito.

Es necesario hacer la observación que la palabra infracción, es una palabra general de concepto amplio, que suele ser usada por la legislación y la doctrina indistintamente como sinónimo de las palabras delito o falta. Provocando el término de infracción, un problema de interpretación en el momento de impartir justicia, ya que si la ley no especifica el término al que se refiere, se puede entrar en conflicto de competencia para conocer, en especial en lo referente al ámbito del derecho penal y el derecho de tránsito; los cuales poseen entre sí una estrecha relación.

La infracción de tránsito dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, el Artículo 30 de la Ley de Tránsito (Decreto No. 132-96) contempla el término infracción de la siguiente manera: “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”.

---

<sup>16</sup> Cabanellas, Guillermo. Ob. Cit. Pág. 412.

En un primer plano éstas se clasifican en delitos y faltas. En el caso de la infracción como delito, ésta consiste usualmente en la trasgresión grave de una norma jurídica enmarcada dentro del derecho penal, aun cuando esta se origine en otra ley que no sea el Código Penal, pero que ésta contemple supuestos que constituyan delito; estas se sancionan a través de penas corporales y pecuniarias, y algunas sin derecho a conmutación de la pena.

Mientras que la infracción como falta, es usualmente la trasgresión leve de una norma jurídica menor de tipo penal, reglamento, ordenanza o disposición administrativa; este tipo de falta se encuentra dispersa en los diferentes cuerpos legales; usualmente la falta se sanciona con penas leves de tipo disciplinario o correctivas, como la amonestación, suspensión, multa y en casos extremos con la privación de libertad con derecho a conmuta.

Cuando se trate de infracciones cometidas por un conductor, la autoridad le 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 encuentra presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso mencionada en el párrafo anterior en el vehículo en un lugar visible y seguro.

El Artículo 186 de la Ley de Tránsito, establece: "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 5 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 el 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”.

Por su parte el Artículo 187 del cuerpo legal citado, estipula que: “El policía de tránsito, en lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el infractor no esté presente en el momento de cometerse verificarse la infracción, o en caso que el



infractor no se identifique personalmente”.

El término sanción se refiere al medio represivo por el cual la autoridad competente, castiga o reprende al infractor de una norma a través de una multa. Las sanciones en materia de tránsito son de tipo administrativo usualmente, y éstas pueden ser amonestación, multa o infracción, retención de documentos, imposición de inmovilizadores o cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión o cancelación de licencia de conducir. Pero en ocasiones la infracción por su gravedad, se constituyen en delito mayor o grave; constituyéndose un dilema del cual resulta el concepto de la dualidad represora, en donde el que conoce, juzga y sanciona, es ajeno de aquel que por lógica jurídica debería conocer por asunto de competencia; el doctor Guillermo Cabanella lo explica así: “Dualidad Represora. Al no tener carácter de penas, las multas gubernativas crean una dualidad poco satisfactoria para la técnica jurídica y para la justicia en general cuando un hecho esta incluido en el código penal y además entra en las atribuciones representativas de una autoridad... para corregir gubernativamente las faltas en los casos en que su represión les este encomendada por las mismas leyes”<sup>17</sup>.

El Artículo 31 de la Ley de Tránsito, establece: “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

---

<sup>17</sup> Cabanellas, Guillermo. Ob. Cit. Pág. 489.

para vehículos, incautación de vehículos y suspensión y cancelación de licencia de conducir.

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

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 30 días. En caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto desfavorablemente.

En contra de la resolución que emitan estas autoridades, cabrán los recursos que establece la Ley de lo Contencioso Administrativo.



## CAPÍTULO V

### 5. Análisis del Artículo 48 Bis

#### a.- Parte considerativa

El Acuerdo Gubernativo 105-2009 que fue publicado en el Diario de Centroamérica el día 7 de Abril de 2009, versa entre otros, sobre modificaciones a artículos específicos a la circulación de personas en vehículos.

La Constitución Política de la República de Guatemala, establece como principio fundamental 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; y de conformidad con el Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, el Ministerio de Gobernación está facultado para disponer los diseños, definir los sistemas de emisión y vigilar el uso referente a la tarjeta y placas de circulación, en resguardo del interés general.

Resulta necesario hacer reformar el Acuerdo Gubernativo 273-98, Reglamento de Tránsito, a efecto de regular las disposiciones relativas a la circulación de vehículos y sus ocupantes y con ello coadyuvar a disminuir el índice delincriminal, tomando en consideración que se ha denunciado por parte de la población, una constante y sistemática utilización de motobicicletas y motocicletas de dos ruedas, como medio

para la comisión de hechos ilícitos contra la vida y el patrimonio de las personas.

#### **b. Número de personas a transportar**

La Reforma al Artículo 46 de la Ley de Tránsito estipula: “El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de plazas autorizadas en la tarjeta de circulación o las que señalen la autoridad competente.

Para los efectos de cómputo los menores de dos años no se contarán sino ocupa plaza y los menores de 12 años se contarán como media plaza siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes.

En cuanto los vehículos denominados motobicicletas y motocicletas de dos ruedas, queda prohibido a los conductores de estos transportar a otra u otras personas, no obstante que la tarjeta de circulación indique lo contrario se exceptúan de la prohibición anterior: las fuerzas de seguridad y las policías municipales de tránsito”.

Desde este orden de ideas, el número de personas que se pueden transportar en los vehículos serán las que se indique en la tarjeta de circulación, o bien las que fije la autoridad, es decir, que el número de plazas puede variar si así lo decide la autoridad correspondiente.

En cuanto a los vehículos de dos ruedas, contando solamente la motobicicletas o motocicletas, no pueden viajar más que una persona, aunque la tarjeta de

circulación señale que pueden viajar más de una personas, se hace la excepción que pueden viajar más de una personas solamente cuando sea la Policía Nacional Civil o la Policía de Tránsito.

### **c. Normas relativas a vehículos de dos ruedas**

Se reformó el Artículo 48 el cual estipula: “Las bicicletas no podrán ser ocupadas por más de una persona cuando hayan sido diseñadas para una sola persona. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio”.

Se adicionó el Artículo 48 BIS el cual establece: “Las motocicletas y motobicicletas no podrán ser ocupadas por más de una persona.

Para circular estos vehículos se debe cumplir con los requisitos siguientes:

- a) Portar en la parte trasera la respectiva placa de circulación de manera visible;
- b) Disponer de una lámpara de luz blanca en la parte delantera y luz roja y de freno en la parte trasera; y,
- c) Contar con luces pidié vías laterales tanto delantera como trasera”.

Se adicionó el Artículo 48 TER el cual estipula: “Los conductores de motocicletas y motobicicletas están obligados a hacer uso de un chaleco reflectivo y un casco

protector de conformidad con las especificaciones siguientes:

- a) chaleco reflectivo, color amarillo fluorescente con distintivos reflectivos verticales y horizontales de cinco centímetros de ancho con el número de placa de la motobicileta o motocicleta en el dorso, visible a una distancia de cinco metros; y,
- b) Cascos de protección con un adhesivo color blanco con el número de placa de la motobicileta o motocicleta”.

#### **d. Multas de mayor cuantía**

Se reformó el Artículo 185 el cual establece: “Se aplicará multa de:

- a) Un mil quetzales en los casos que siguen:
  - 1. Retirar, dañar, alterar o cubrir señales de tránsito;
  - 2. Faltar el respeto, ofender, agredir o insultar a la autoridad de tránsito. En caso que el hecho pudiera ser constitutivo de delito o falta, se certificará lo conducente al órgano jurisdiccional correspondiente; y,
  - 3. por contravenir la prohibición establecida en el Artículo 48 del presente reglamento.
- b) Cinco mil quetzales, para quien altere la seguridad del 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 y,

- c) Veinticinco mil quetzales por utilizar la vía pública para carreras, concursos o
- d) actividades similares, sin el permiso correspondiente por cada conductor que participe también se impondrá multa por este monto a quienes no atiendan los requerimientos de los vehículos de emergencia, según se establece en el Artículo 127 del presente reglamento.

En estos casos la autoridad de tránsito obligadamente dará aviso inmediato al Ministerio Público para que este determine si hay conexión con algún delito que persigue”.

### **5.1. Evaluación del Artículo 48 de la Ley de Tránsito**

Según los resultados de evaluación, el Organismo Ejecutivo se planteó la posibilidad de suspender la modificación al Reglamento de Tránsito, promovida en abril del año 2008 mediante el Acuerdo Ministerial 105-2009, que prohíbe el traslado de dos personas en motocicleta.

Por medio de la reforma al Artículo 48 de la Ley de Tránsito, se autoriza que solamente una persona viaje en motobicicleta o en motocicleta, además se debe de portar un chaleco fluorescente con el número de la placa legible al dorso de dicho chaleco y en el casco del conductor se deberá portar visible el número de placa de la motocicleta.



Esta medida surge debido a la cantidad de crímenes que se cometen en moto, se ha popularizado este tipo de delitos en motocicleta por la efectiva rapidez con la cual se dan los responsables a la fuga, sin embargo golpea duramente a la economía de un país que ha visto en la motocicleta un medio económico y más seguro para transportarse, debido a la mala calidad y situación bajo la cual se presta el servicio de transporte público en todo el país.

Las cifras registradas por el uso de motocicletas es que:

- a. 89,500 motocicletas circulan a diario en el país, según la gremial de importadores de motocicletas.
- b. De Q1,000.00 a Q25,000 son las multas por violar uno de los Artículos del Acuerdo gubernativo 105-2009.
- c. Q39.00 es el costo de un chaleco con líneas verticales reflectivas.

Sin embargo, respecto a este tema hay puntos encontrados, por un lado hay gente que opina que la misma es buena toda vez que evita la proliferación de bandas que utilizaban como modus operandi el transportarse en moto, como factor a favor no es seguro transportar muchas personas en moto, el cuadro costumbrista del guatemalteco es de llevar a toda la familia en moto sin cuidar de la seguridad, muy a menudo se ven personas que llevan a la mujer y a los niños en la moto agarrados como puedan, cosa que es una total imprudencia y atenta contra la seguridad de la familia en si.

Pero también los puntos en contra son muy válidos, esta medida atenta totalmente contra la economía y la comodidad de algunas familias, sobre todo la mayoría que

se transporta en este medio toda vez que la utilizan para trabajar honradamente en las calles, para recortar presupuesto y evitar riesgos de utilizar el transporte público, además es injusto que una medida afecte a un sector de la población pues los hace parecer como que toda la gente que se transporta en moto es delincuente cosa que no es así.

Jurídicamente es improcedente a todas luces, aunque la vigencia del mismo reduzca la criminalidad en el país, pues las tarjetas de circulación de las motocicletas y los títulos de propiedad de las motocicletas, ambos títulos que amparan la propiedad de dichos vehículos contemplan que este tipo de vehículos es dos asientos, por ende si son dos asientos es por que en la motocicleta pueden circular dos personas, esta medida contradice plenamente la concepción legal que amparan los títulos de propiedad de dichos vehículos.

Las multas a quienes incumplan con esta ley, será de Q1,000.00, una multa sumamente alta desde el momento que se considera que las personas que se trasladan en motocicleta no poseen suficientes medios económicos, porque si los tuviera seguramente viajaría en automóvil.

Parece que este tipo de disposición es irresponsable y únicamente se está utilizando para lavarle la cara a la política de seguridad, que en este gobierno es totalmente nula. No se realizó ni una prueba ni un estudio que reflejara con datos certeros que niveles de criminalidad se reducirían, además de que si en dado caso fue elaborado algún tipo de estudio social que demostrara que no se perjudica a una mayoría debiera de darse a conocer, es increíble también como el gobierno utiliza chivos

expiatorios o busca responsables al dictar una medida en la cual se cataloga a todo motociclista de delincuente, cuando la gran mayoría de ellos son trabajadores que las empresas utilizan para la inmediatez de las entregas de productos y servicios.

El acuerdo viola el derecho otorgado por la Constitución de la República de Guatemala a la libre locomoción, el acuerdo viola flagrantemente los principios básicos de toda ley: general, abstracta, impersonal.

El acuerdo no sólo se refiere a las motocicletas. Contiene prohibiciones para automóviles: el número de personas transportadas en un vehículo no podrá exceder al de las plazas autorizadas en la tarjeta de circulación.

Los menores de dos años no se contarán sino ocupan plaza y los menores de 12 años contarán como media plaza. Su fundación criminológica; su redacción, que deja mucho que desear y si limita la libertad de locomoción, entre otros derechos.

El ciudadano guatemalteco no sólo es víctima de la eficiencia criminal, sino además tiene que lidiar con la incompetencia gubernamental. Ante la incapacidad para combatir a los delincuentes que se trasladan en parejas en motos, el Gobierno se ha inventado una brillante solución: prohibir la circulación de motocicletas con dos pasajeros. Increíblemente, en vez de que el Estado sirva para proteger libertad ciudadana, su incapacidad la restringe cada vez más.

Es evidente que los criminales están mejorando sus técnicas. Ahora han optado por

desplazarse en motocicleta, lo que les permite escapar con relativa facilidad. Los asesinatos y robos aumentan mediante este modus operandi. El Ejecutivo debe hacer algo. Pero, en el combate al crimen, debería dar muestras de capacidad. Prohibir la circulación de motocicletas con dos pasajeros es pereza mental. La población no debe pagar con su libertad el oneroso costo de la incapacidad gubernamental.

Evitar que dos personas viajen en una motocicleta para acabar con asaltos y crímenes, es como darle un analgésico a una persona que padece de cáncer, dicen los detractores de la medida. Las autoridades indican que más de la mitad de los ataques armados (en la capital) se han cometido desde motocicletas, por lo que esperan que se reduzcan estos hechos como ha pasado en países como Colombia. A las estadísticas se suman al menos tres asaltos diarios en el tráfico.

Desde el 1 de enero hasta el 12 de abril, fueron asesinadas 88 personas por hombres que se movilizaban en este tipo de vehículo. Las opiniones son variadas en pro y contra y, según las declaraciones de funcionarios, no darán marcha atrás en la decisión. Lo que sí plantean es matizarla.

El director del Departamento de Tránsito de la Policía, Hugo Mota, dijo que el nivel de violencia obligó a tomar esta medida pero aclaró que es temporal y en el tiempo que dure se analizarán los resultados. “Van haber personas perjudicadas, claro, pero buscar soluciones nos ha obligado a llegar a esto”, dijo Mota.

Roberto Santiesteban, gerente comercial de una empresa que se dedica a importar este tipo de vehículos, dijo que aunque el acuerdo gubernativo se publicó antes de llegar a un consenso ellos intentarán dialogar porque están seguros que la medida no sólo perjudicará a las empresas sino también a quienes no podrán seguir su misma rutina de vida. “No había que llegar hasta eso. Está bien que se lleven chalecos. Y que los números no sólo se vean a cinco metros sino a veinticinco metros. También que el número (de placas) vaya en cascós”.

Además, de que los policías tengan operativos constantes. Pero deben permitir que dos personas puedan viajar en una moto.

Ante la prohibición en referencia, motoristas protestaron por la no circular con un pasajero. Por la noche obstruyeron el paso por el anillo periférico.

Uno a uno llegaron a las 12:00 horas a la Plaza de la Constitución los más de 100 motoristas que tenían como objetivo hacer del conocimiento de las autoridades de Gobernación, que no están de acuerdo con la nueva disposición que prohíbe que dos personas viajen en motocicleta, y además les exige el uso de chaleco fluorescente y casco con el número de placa.

“No somos ladrones, somos trabajadores honrados y nuestro único medio de transporte son las motos”, señalaban los descontentos, quienes en su mayoría trabajan como mensajeros de diferentes empresas. Aseguran que la decisión gubernamental les afecta, pues trasladan a sus esposas o hijos a sus trabajos y escuelas y ahora ya no lo podrán hacer.

La prohibición para que dos personas viajen en motocicleta, según el Artículo 48 Bis del Reglamento de Tránsito del Acuerdo Gubernativo 105-2009. Cree que durante el mismo período debería reducirse la violencia en el país, con lo que ya no habría razón para que estuviera vigente la disposición. Por lo pronto, indicó que en el transcurso de la semana se reunirá con el ministro de Gobernación, Salvador Gándara, para conocer cuáles empresas se harán cargo de distribuir los chalecos.

Entretanto, las 26 policías municipales de tránsito del país, junto a la Policía Nacional Civil, (PNC) realizaron operativos para advertir a los motoristas acerca de las nuevas regulaciones para el uso de estos vehículos. Hugo Mota, director del Departamento de Tránsito, indicó que los usuarios podrán adquirir los chalecos en el lugar que les parezca conveniente.

También destacó que evalúan una modificación al acuerdo publicado, ya que no quedó establecido el uso de material reflectivo en los números de las placas de circulación que llevan los chalecos y el casco.

## **5.2. Reforma al Artículo 48 de la Ley de Tránsito**

### **a. Ventajas de la reforma legal**

- El propietario de motocicleta tiene la ventaja de conducirse con otras personas a sus lugares de trabajo.
- El conductor de motocicleta puede conducir a su conviviente a su centro de



trabajo para ahorrar económicamente lo que gastaría en buses.

- Se puede conducir a los menores a sus establecimientos de educación.
- El grupo familiar tiene mejoras económicas al no gastar en el pago de transporte urbano y extraurbano, considerando que muchas personas se trasladan de diferentes municipios hacia la capital y viceversa.
- Se pueden hacer ahorros al no gastar en transporte hacia los centros de educación y lugares de trabajo.
- Las distancias recorridas se hacen en menor tiempo.
- No se está expuesto a asaltos que se hacen en los buses.

#### **b. Desventajas**

- Los hechos de tránsito que pueden suceder en el transcurso del viaje.
- El robo del vehículo.
- Atentados
- Desperfectos del vehículo

### **c. Necesidad de reformar el Artículo 48 de la Ley de Tránsito**

Por las razones expuestas se hace necesario reformar el Artículo 48 de la Ley de Tránsito, en virtud que no ofrece garantías ni seguridad a las personas al conducirse en motocicleta, pues hasta la fecha no se han dado resultados positivos y la delincuencia continúa con la ola criminal, y por otro lado se ha dañado la economía familia al no permitir que viajen dos en el citado vehículo, porque el conductor no puede conducir a su familia hacia los centros de educación y lugares de trabajo.

La reforma al Artículo citado da seguridad jurídica a las personas que conducen motocicletas, ya que le da libertad de trasladarse con su familia de un lugar a otro, además aplica el principio de libre locomoción, evitando que se viole la Constitución Política de la República de Guatemala y otras leyes ordinarias.

La reforma del Artículo 48 de la Ley de Tránsito, da seguridad económica a la familia, al llegar a ahorrarse los pagos de pasajes de buses para conducirse a sus trabajos o centros educativos, por lo que la medida implementa de no viajar dos en motocicleta no fue acertada y así debe reconocerse.

### **5.3. Proposición de reforma legal**

En Guatemala el índice de violencia se ha incrementado, por lo que las autoridades encargadas de combatirla, no lo han podido hacer, en consecuencia los habitantes

se encuentran en un estado emocional preocupante, ya que cada día temen por sus vidas y bienes.

Por tal razón, el gobierno de Guatemala dispuso tomar como una medida para combatir tal ola de delincuencia prohibir que más de una persona se conduzca en motocicleta, también que los motoristas deben portar chaleco y casco, debidamente impresos con el número de placa del vehículo.

El fondo de la investigación es interesante, en el sentido que se viola el derecho que tiene el guatemalteco de circular en moto, no solo una persona, sino dos, porque tal vehículo sirve de transporte a la familia y en muchos casos la persona no tiene los medios económicos para que su familia se transporte por otros medios.

Se viola el derecho de locomoción, al impedir que se trasladen dos personas en motocicleta. La prohibición no es efectiva porque los delitos que se llevan a cabo usando este tipo de vehículo continúan consumándose. Es de hacer notar que los mismos delitos se cometen también en vehículos de cuatro ruedas, por lo que sería ilógico que se prohibiera que más de una persona circulara en los mismos.

El presente estudio aborda el análisis del Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República, por medio del cual se modifica parte del Reglamento de la Ley de Tránsito, el cual consiste en prohibir que más de una persona se conduzca en motocicleta.



Específicamente la problemática de este Acuerdo es que aproximadamente dos años después de entrar en vigencia el mismo, existe un gran número de personas que están dejando de utilizar la motocicleta como medio de transporte para su familia, por la ley vigente, mientras los índices de delincuencia no han disminuido, siendo este último el objeto por el cual se creó tal Acuerdo Gubernativo.

La prohibición señalada afecta la economía de la familia, porque tiene que hacer gastos extras para que sus hijos comparezcan al centro de estudio y que la madre de los mismos tenga que hacer gastos innecesarios para trasladarse a su centro de trabajo.

Como tema central estará el Estado de Guatemala, sus funciones, los acuerdos gubernativos, el derecho a la seguridad en el país, así como un análisis a la Ley de Tránsito y a su reglamento y al Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República.

Es de hacer notar que la Policía Municipal de Tránsito, no aplica la normativa del Acuerdo que motiva la presente investigación, ya que no impone multa cuando circulando dos personas en motocicleta. Además, la Policía Nacional Civil también no aplica el Acuerdo en virtud que no investiga cuando dos personas que transportan en motocicleta.

En virtud que el Acuerdo en referencia, no ha producido ningún efecto de conveniencia al país y además, no se ha bajado el índice de criminalidad de los



delitos perseguibles que dieron lugar a la creación del Acuerdo Gubernativo, además que se viola la libre locomoción y causa incremento económico al presupuesto familiar, se hace necesario derogar el Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República.

El problema radica en que al crearse el Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República, no se analizó los problemas que podría ocasionar la prohibición de no viajar dos personas en motocicleta, además de violar la libre locomoción al prohibir viajar dos personas bordo del vehículo, no se estudió los problemas económicos que se podrían causar, tanto a los menores hijos como a la madre de los mismos, pues éstos tendrían que pagar su viaje en otros medios de transporte.

Sobre esta disposición no se instruyó a la Policía Nacional Civil, quien es la que debe combatir el delito, pues los miembros de ese cuerpo de seguridad no evita que circulen dos personas en motocicleta, ni se instruyó a la Policía Municipal de Tránsito para imponer las multas correspondientes a quien viole tal disposición gubernativa.

Conforme la puesta en práctica de evitar que dos personas viajen en motocicleta, no dio el resultado que se esperó por parte de las autoridades guatemaltecas, ya que los crímenes se siguen cometiendo con la mayor impunidad.

Se ha considerado que la reforma que se hizo al Artículo 48 de la Ley de Tránsito al

adicionar el Artículo 48 Bis, ha perjudicado a la familia guatemalteca, que a diario tiene que viajar para laborar y en los menores que a diario tienen que viajar a sus centros de estudios, por lo que los gastos que se ocasionan vienen a mermar la economía del grupo familia que en muchos casos vive en forma precaria, cuando bien ahorrarían si no se pagaran los viajes de transporte.

El Gobierno de la República de Guatemala, reconoce que la reforma citada no ha venido a beneficiar a la mayoría de guatemaltecos, sino ha impedido que los padres de familia conduzcan a sus hijos en motocicleta, y que en consecuencia se hace factible reformar el Artículo 48 de la Ley de Tránsito, para permitir que puedan viajar dos personas en motocicleta, para bien de la familia.

Con la entrada en vigencia de la disposición de impedir que dos personas viajen en motocicleta se ha perjudicado a la familia guatemalteca, porque por un lado los padres de familia no pueden viajar con algún miembro de su familia que concurra a sus centros de estudio, por lo que esta persona tiene que pagar por circular en un medio de transporte colectivo, lo que es un riesgo por la delincuencia actual.

Por otra parte, la o el cónyuge son perjudicados al estar prohibido que circulen dos en motocicleta, pues al no viajar en el vehículo citado, ésta se ve obligada a pagar transporte colectivo, lo que perjudica la economía familiar.

Por los motivos expuestos se hace necesario reformar el artículo mencionado en el sentido de derogar el Artículo 48 Bis.



## **PROYECTO DE REFORMA**

### **PROYECTO GUBERNATIVO PARA REFORMAR EL ARTÍCULO 48 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO**

**ORGANISMO EJECUTIVO  
MINISTERIO DE GOBERNACIÓN  
REGLAMENTO DE TRÁNSITO**

**ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO \_\_\_\_\_**

**PALACIO NACIONAL: Guatemala...de ... de...**

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

**CONSIDERANDO:**

Que la necesidad de reformar la regulación que hace Ley de Tránsito, en cuando a permitir que viajen dos personas en motocicleta, es de beneficio para la sociedad, en virtud que se hace economía familiar al no pagar diariamente gastados de bus en el traslado de las personas a sus centros de trabajo y a los menores a sus centros de estudios, lo que redunda en beneficio de la economía familiar.



**CONSIDERANDO:**

Que en su oportunidad se puso en vigor el Acuerdo Número 105-2009 de la Presidencia de la República, que vino a reformar el Artículo 48 de la Ley de Tránsito, en el cual se prohíbe que circulen dos personas en motocicleta, lo que ha perjudicado a la familia y ha extendido sus costos económicos en perjuicio del grupo familiar, quienes tienen que tratar que los sueldos o salarios alcancen para los pagos de transporte a sus centros de trabajo y centros educativos, por lo que se hace necesario analizar dicho Artículo para no perjudicar a la familia.

**CONSIDERANDO:**

Que el Gobierno de la República de Guatemala, reconoce que la medida implantada no ha dado resultado, ya que los crímenes realizados en motocicleta continúan su curso sin haber reducidos los mismos, por lo que el Gobierno reconsidera la puesta en vigencia del Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República, y en consecuencia se considera que es necesario derogar el Artículo 48 Bis de la Ley de Tránsito, permitiendo que las personas puedan conducirse dos en motocicleta.

**POR TANTO:**

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el Artículo 183 inciso e) de la Constitución Política de la República de Guatemala;



**DECRETA:**

**La siguiente**

**REFORMA AL ARTÍCULO 48 DEL ACUERDO GUBERNATIVO 105-2009 DE LA  
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, REGLAMENTO DE  
TRÁNSITO**

**ARTÍCULO 1.** Se reforma el Artículo 48, el cual queda así:

"Artículo 48. Normas relativas a vehículos de dos ruedas. Las bicicletas, motobicicletas y motocicletas no podrán ser ocupadas por más de una persona cuando hayan sido diseñadas para una sola persona. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la pierna que conduce y el manubrio".

Artículo 48 BIS derogado.

La presente reforma empieza a regir al día siguientes de su publicación.

**COMUNÍQUESE**

**DADO EN EL PALACIO NACIONAL EN LA CIUDAD DE GUATEMALA A LOS...  
DÍAS, DEL MES DE... DEL AÑO...**



## CONCLUSIONES

1. El Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República, no le beneficia al propietario y conductor de motocicletas, al prohibir que circulen dos personas en el vehículo, lo que perjudica económicamente a la familia, pues tanto los hijos como las cónyuges u otro familiar tienen que hacer gastos para viajar en el transporte público.
2. La prohibición de viajar dos en motocicleta afecta principalmente a las familias de escasos recursos que utilizan este medio de transporte, para movilizar de una manera rápida y económica, a los menores educandos, de lo contrario éstos tienen que costear los pagos al viajar en transporte colectivo.
3. Se viola la garantía de la libre locomoción al evitar que dos personas viajen en motocicleta, pues no permite que se desplacen por el territorio nacional, siendo violada esta garantía de origen constitucional.
4. El Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República, puso en marcha el mismo para evitar que se produzcan crímenes desde la conducción de motocicletas, pero esta medida no ha tenido éxito ya que los ilícitos se siguen consumando con igual intensidad.



5. La medida de evitar los hechos delictivos en motocicletas no tuvo éxito, pues continúan produciéndose y hasta el momento la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito no han aplicado la normativa.



## RECOMENDACIONES

1. El Congreso de la República de Guatemala derogue el Artículo 48 Bis del Reglamento de Tránsito, siendo este violatorio de una garantía constitucional, se perjudica al grupo familiar, al propietario y conductor en lo económico. Por lo que debe permitir que se conduzcan dos personas en motocicleta, y reducir los gastos de los guatemaltecos que hacen uso de este medio de transporte.
2. La Presidencia de la República de Guatemala, debe analizar el Acuerdo Gubernativo 105-2009 para llegar a concluir si es necesario reformar el Artículo 48 del Reglamento de Tránsito para permitir que dos personas puedan viajar en motocicleta, porque se viola el Derecho de libre locomoción legislado en la Constitución Política de la República de Guatemala
3. Es necesario que el Presidente de la República, mediante Acuerdo gubernativo derogue el Artículo 48 Bis del Reglamento de Tránsito, siendo violatorio una garantía constitucional. En la actualidad no ha sido aplicado de una manera eficiente por parte de las autoridades competentes, teniendo como base las estadísticas de crímenes cometidos establece que siguen utilizando este medio de transporte para delinquir.

4. El Gobierno de la República de Guatemala, debe de reconocer que la medida implantada viola la libre locomoción de los guatemaltecos, al evitar que dos personas viajen en motocicleta, por lo tanto se viola la Constitución Política de la República de Guatemala, al evitar que se desplacen por el territorio nacional.
  
5. El Estado de Guatemala, a través del Ministerio de Gobernación, deben de permitir que circulen dos personas en motocicleta, la delincuencia no se disminuyó con la vigencia del Acuerdo Gubernativo 105-2009 de la Presidencia de la República de Guatemala; los órganos de seguridad del gobierno y de tránsito son los indicados en aplicar las leyes y reglamentos, para disminuir los ilícitos

## BIBLIOGRAFÍA



- ACOSTA ROMERO, Miguel. **Teoría del derecho administrativo**. Universidad Autónoma de México, México.
- ABARRES GENDIN Y Gabino Blanco. **Tratado general del derecho administrativo**. Barcelona, España: Bosch Casa E. Urgel., 1963.
- BETANCUR JARAMILLO, Carlos. **Derecho procesal administrativo. 4ta.** Medellín, Colombia: Ed. Señal., 1994.
- CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I**. Guatemala: Ed. Mayte., 1995.
- CANASI, José. **Derecho administrativo**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Desalma., 1971.
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Instituto Nacional de Administración pública, Guatemala, 1990.
- CERMESONI, Jorge E. **Derecho administrativo**. Segunda Parte, Buenos Aires, Argentina: Ed. El Coloquio.
- DORMÍ, José Roberto. **Instituciones de derecho administrativo**. Buenos Aires, Argentina, 1973.
- FRAGA, Gabino. **Derecho administrativo**. México D.F. 3ª Ed. Porrúa S.A., 1994.
- GARRIDO FALLA, Fernando. **Tratado de derecho administrativo V**. 1 parte general, Madrid, España: 7ª. Ed. Instituto de Estudios Políticos., 1976.
- GODINEZ BOLAÑOS, Rafael. **Los sistemas de organización de la Administración Pública**. Temas de derecho administrativo, Instituto de investigaciones jurídicas y sociales, Facultad de Ciencias jurídicas y Sociales, USAC, 1990.
- MEZA DUARTE, Eric. **Breve introducción al derecho administrativo guatemalteco**, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1970.
- MONTAÑO, Agustín. **Manual de administración pública**. México. D.F. Ed. Litografía Travera S.A., 1987.



PENAGOS, Gustavo. **Curso de derechos administrativo**. Colombia: Ed. Librería del Profesional, primera Ed., 1982.

WQALDO, Dwight. **Administración pública**. México D.F. Ed. Pegaso S.A., 1985.

### **Legislación:**

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

**Ley de Tránsito**. Decreto Número 32-96 del Congreso de la República de Guatemala.

**Reglamento de Tránsito**. Acuerdo Gubernativo 273-98 de la Presidencia de la República.

**Código Municipal**. Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala.

**Ley del Organismo Judicial**. Decreto Número 2-89 del Congreso de la República de Guatemala.

**Ley del Organismo Ejecutivo**. Decreto Número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala.

**Ley de lo Contencioso Administrativo**. Decreto Número 119-96 del Congreso de la República de Guatemala.

**Código Penal**. Decreto Número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala.

**Código Procesal Penal**. Decreto Número 51-92 del Congreso de la República de Guatemala.