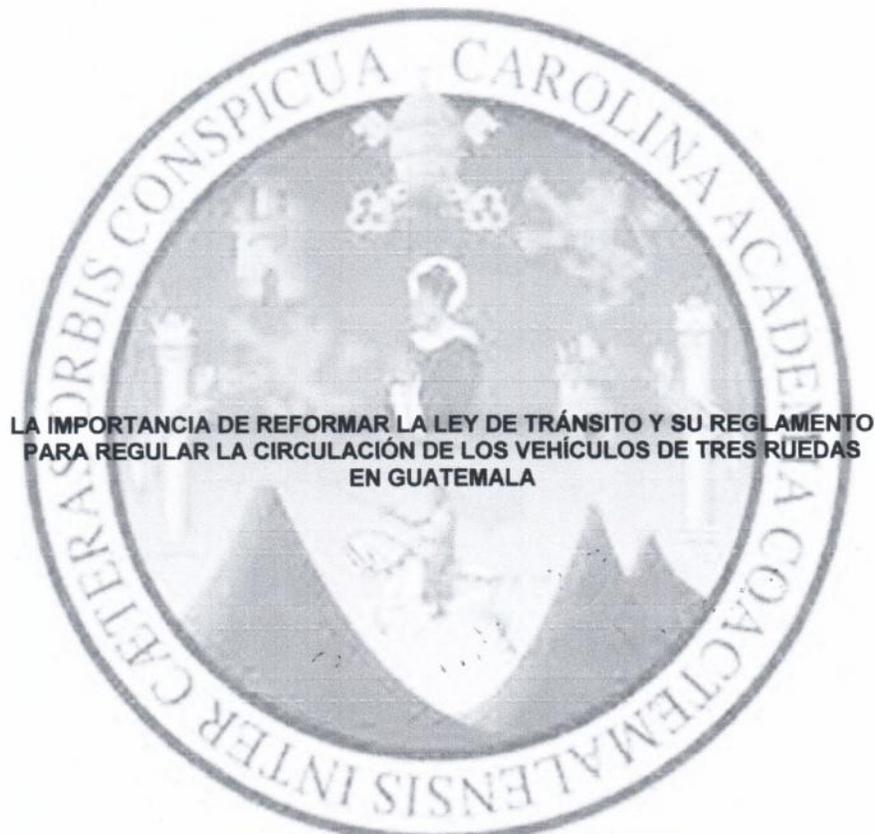


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**LA IMPORTANCIA DE REFORMAR LA LEY DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO  
PARA REGULAR LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS  
EN GUATEMALA**

**ERWIN HAROLDO MORALES MAZARIEGOS**

**GUATEMALA, JULIO DE 2015**

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

**LA IMPORTANCIA DE REFORMAR LA LEY DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO  
PARA REGULAR LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS  
EN GUATEMALA**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva  
de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**ERWIN HAROLDO MORALES MAZARIEGOS**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, julio de 2015

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

DECANO:	MSc.	Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I:	Lic.	Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda.	Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Mario Roberto Méndez Álvarez
VOCAL V:	Br.	Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic.	Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente:	Licda.	Dora Renée Cruz Navas
Secretario:	Licda.	Sonia Eugenia Calderón Contreras
Vocal:	Lic.	Erick Rolando Melini López

**Segunda Fase:**

Presidente:	Lic.	Obdulio Rosales Dávila
Secretario:	Lic.	Jeaner Roberto Arenales Meléndez
Vocal:	Lic.	René Siboney Polillo Cornejo

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



**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,  
 27 de abril de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, ROMEO MONTERROSA ORELLANA  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
ERWIN HAROLDO MORALES MAZARIEGOS, con carné 9117408,  
 intitulado LA IMPORTANCIA DE REFORMAR LA LEY DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO PARA REGULAR LA  
CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS EN GUATEMALA.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

**DR. BONERGE AMILCAR MEJIA ORELLANA**  
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 28 / 04 / 2015.

Asesor(a)  
 (Firma y Sello)

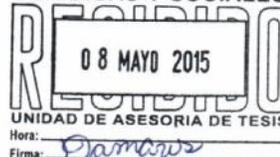
*Romeo Monterrosa Orellana*  
**ABOGADO Y NOTARIO**



Lic. ROMEO MONTERROSA ORELLANA  
ABOGADO Y NOTARIO  
6ta. Avenida 6-91 Zona 9, Edificio CONSEDI 4to nivel, Oficina No. 1  
Ciudad de Guatemala, Departamento de Guatemala  
Teléfono 2332 9786, Celular 4128 3684



Guatemala, 08 de mayo de 2015  
FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES



Dr. Bonerge Amilcar Mejía Orellana  
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimado Dr. Mejía:

La infrascrito profesional egresado de la Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala, a usted informa:

Que en virtud del nombramiento otorgado a mi persona para desempeñarme como Asesor de Tesis, de fecha veintisiete de abril de dos mil quince, en relación al trabajo de Tesis del bachiller **ERWIN HAROLDO MORALES MAZARIEGOS**, intitulado: **"LA IMPORTANCIA DE REFORMAR LA LEY DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO PARA REGULAR LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS EN GUATEMALA"**, le manifiesto lo siguiente:

- 1.) El contenido técnico y científico de la presente tesis es un estudio y análisis jurídico, legal y bases históricas del derecho Constitucional y el Derecho Municipal, principalmente en materia de tránsito y la falta de una regulación general para los vehículos de tres ruedas que prestan servicio público en Guatemala denominados "moto-taxis". Expone la necesidad de implementar elementos jurídicos para las municipalidades al otorgar las concesiones del servicio y mejoramiento de los sistemas de control y supervisión. Asimismo, es un trabajo de contenido técnico por la forma en que se estructura la exposición de los temas incluyendo los aspectos más importantes.
- 2.) Los métodos de investigación utilizados se aplicaron correctamente, destacándose la utilización del método exegético, analítico, sintético, deductivo, inductivo y el científico, también se emplearon varias técnicas, la bibliográfica, hemerográfica, cibergráfica, jurídica o legislativa y la personalizada, siendo todas de gran utilidad para la obtención de información de las distintas fuentes.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
ABOGADO Y NOTARIO

Lic. ROMEO MONTERROSA ORELLANA  
ABOGADO Y NOTARIO  
6ta. Avenida 6-91 Zona 9, Edificio CONSEDI 4to nivel, Oficina No. 1  
Ciudad de Guatemala, Departamento de Guatemala  
Teléfono 2332 9786, Celular 4128 3684



- 3.) La redacción utilizada presenta un alto contenido de terminología jurídica debido a la naturaleza del tema, reuniendo condiciones de claridad y precisión, de tal forma que sea comprensible al lector.
- 4.) El aporte científico del tema investigado es de suma importancia, considerando que existe un crecimiento acelerado de la población y su necesidad de trasladarse de un lugar a otro frente al limitado y deficiente servicio de transporte público, por lo que el usuario se ve obligado a la utilización de "moto-taxis", lo que obliga a su regulación. Tiene una contribución científica significativa al analizar la norma jurídica e integrar aspectos doctrinarios para fundamentar la importancia de reformar principalmente los Artículos 18 y 20 del Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, de igual manera implementar medidas de protección al usuario a través de una intendencia de supervisión de estos vehículos.
- 5.) La conclusión discursiva es acertada y oportuna ya que refleja el conocimiento del tema investigado y que al ser acatada se espera obtener un resultado positivo.
- 6.) La bibliografía utilizada es acorde a los temas y sub-temas desarrollados en la presente investigación.

Al considerar que el trabajo de investigación llena los requisitos exigidos en el Artículo 31 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público y expresando no ser pariente dentro de ningún grado que la ley establece del estudiante asesorado, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que sea trasladado el mismo a la consideración de quién corresponda para los efectos administrativos y académicos correspondientes y en su oportunidad se ordene la impresión y sea discutido en examen público

Al agradecer la oportunidad que se me ha brindado, para revisar la presente tesis, me suscribo de usted, no sin antes patentizarle mis más sentidas muestras de consideración y estima.

Respetuosamente.

Licenciado Romeo Moterrosa Orellana  
Abogado y Notario  
Colegiado 8166

Romeo Monterrosa Orellana  
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 03 de junio de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante ERWIN HAROLDO MORALES MAZARIEGOS, titulado LA IMPORTANCIA DE REFORMAR LA LEY DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO PARA REGULAR LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRES RUEDAS EN GUATEMALA. 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/srta.



Lic. Avidán Ortiz Orellana  
 DECANO





## DEDICATORIA

- A DIOS:** Dador de vida y fuente de sabiduría inagotable. Porque en aquellos momentos de difícil decisión fueron tus enseñanzas las que sostuvieron mi espíritu por medio de tus bendiciones. Gracias mi Dios por hacer posible el día de hoy alcanzar mi meta y poder disfrutarlo junto a mi familia.
- A MI MADRE (Q.E.D.):** Quién en sus limitaciones económicas y la ausencia de mi padre siempre me dio lo necesario para hacerme un hombre de bien. Por su ejemplo de fortaleza ante los momentos difíciles. Ruego a Dios para que desde el cielo reciba mis besos en agradecimiento a su amor y paciencia.
- A MI ESPOSA:** Quién ha sido la mujer idónea para alcanzar la felicidad, durante buenos y malos momentos de mi vida, siempre ha sido mi compañera, sinónimo de amor, paciencia y comprensión. Gracias Brendita por estar a mi lado durante 25 años y disfrutar éste logro juntos.
- A MI HERMANA:** Nancy a quién quiero mucho y su esposo Rubí, un excelente cuñado. Besos a mis sobrinos Diego y Lalita.



**A MIS HIJOS:** Alexander, Rodrigo y Kamilha, quienes son el tesoro más grande que Dios me permite cuidar. Siempre creyeron que podría lograrlo y hoy comparto con ellos mi gran alegría. Y desde el cielo un beso al ángel que se anidó en mi corazón, Jimenita linda (Q.E.D.).

**A MIS AMIGOS:** Olga Torres Izquierdo, Lic. Edgar Raymundo, Hilda, Abraham, Rosa, Gustavo y Débora.

**A MIS MENTORES:** Quienes por vocación, me han transmitido sus conocimientos para ser un profesional del Derecho. Respetuosamente al Licenciado Carlos Godínez, un excelente profesional del Derecho, que Dios le bendiga por su apoyo al logro de este sueño. Gracias por su humildad, sencillez, probidad e integridad personal.

**A MI ALMA MATER:** A quien con mucho orgullo y respeto levantaré siempre en alto el nombre de tan prestigiosa casa de estudios, mi gloriosa Universidad de San Carlos de Guatemala, quien me albergó por medio de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, para cumplir uno de los sueños de mi vida tan anhelado y superarme profesionalmente.



## PRESENTACIÓN

La fuente fundamental de esta investigación proviene de una rama del derecho público, siendo ésta el derecho administrativo y lo relativo a la función administrativa y municipal, actividad que el estado desarrolla por medio de los servicios públicos a los cuales se obliga para el logro de su finalidad principal, que es el bien común. Entre ellos el servicio colectivo informal denominado "moto-taxi" que requiere primordial atención por la creciente cantidad de vehículos en toda la república.

A través de una estructura diacrónica, se pudo determinar los cambios surgidos a lo largo del tiempo para conocer los hechos que dieron origen a este problema, con el fin de establecer el grado de incidencia y su afectación en el país. La investigación descriptiva de tipo cualitativa, parte de una realidad cierta, por lo que el objeto principal de estudio fue el tránsito vehicular y la falta de regulación de los vehículos de tres ruedas en Guatemala; y para explicar dicho fenómeno se evalúa como unidad de análisis "el efecto del incremento de moto-taxis en los municipios de Villa Nueva y San Miguel Petapa que no son supervisados", en comparación con otros municipios.

El resultado de la presente investigación, establece los elementos jurídicos necesarios que se requieren para la correcta aplicación de la ley en materia de tránsito y los vehículos de tres ruedas, cuyo aporte académico desde un punto de vista jurídico, es sustentar las bases para conocer la problemática actual y la necesidad de buscar aquellas alternativas que conlleven a una reforma de ley, de acuerdo a la realidad nacional.



## HIPÓTESIS

Por su naturaleza, en la presente investigación de tesis se planteó la hipótesis de tipo causal multivariada cuyas variables dependientes de tipo cualitativo son: "La falta de una norma general para moto-taxis que prestan servicio público en Guatemala, provoca que las municipalidades que han otorgado concesiones para prestar el servicio, no cuenten con los elementos jurídicos necesarios para normar su funcionamiento en la jurisdicción que les corresponde, lo que ha dado origen a un crecimiento descontrolado de unidades que circulan sin supervisión"; con el fin de explicar, los efectos o resultados respecto a su origen y medidas tomadas para solucionar el problema, desde el punto de vista jurídico.

Se tomó como unidad de análisis y muestreo "los efectos del incremento de moto-taxis en los municipios de Villa Nueva y San Miguel Petapa, del Departamento de Guatemala"; con el fin de tomar referencia de las acciones tomadas por las municipalidades en relación a este tema. Fue tomado del universo que comprende el total de los Departamentos del país, de los 338 municipios.



## COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Mediante el método deductivo la hipótesis fue comprobada, tomando en consideración que las variables presentadas, validan que las municipalidades en la actualidad no ejercen mecanismos de control para la circulación de los moto-taxis, otorgan concesiones para la prestación del servicio tomando referencia su situación local, pero no tienen elementos jurídicos necesarios para su regulación ya que la Ley de Tránsito contiene una laguna legal al respecto.

A través de un procedimiento basado en la evidencia de la muestra y en la teoría de probabilidad empleada, fue necesario utilizar además el método exegético y la hermenéutica para hacer una interpretación crítica y completa de la ley y los sistemas de regulación actual de los vehículos de tres ruedas.

El estudio de conceptos generales, permitió llegar al resultado deseado a través de trabajo de campo y científico en forma indagadora, demostrativa y expositiva por medio de las técnicas utilizadas. Con ello se concluye que la hipótesis fue validada, al demostrar que actualmente hay deficiencias legales respecto a las restricciones de la circulación de los vehículos de tres ruedas en Guatemala.



## ÍNDICE

Pág.

Introducción .....	i
--------------------	---

### CAPÍTULO I

1. Aspectos importantes del tránsito vehicular en Guatemala .....	1
1.1. Tránsito vehicular .....	1
1.1.1. Definición de tránsito vehicular.....	1
1.1.2. Vía pública.....	2
1.1.3. Características del tránsito vehicular.....	2
1.1.4. Antecedentes en Guatemala .....	3
1.1.5. Problemas del tránsito por el incremento vehicular.....	8
1.1.6. Causas de la congestión vehicular .....	9
1.1.7. Velocidad de circulación .....	11
1.1.8. Importancia de regular el tránsito en todo el país .....	12
1.2. El vehículo como medio de transporte público .....	14
1.2.1. El vehículo .....	14
1.2.2. Definición de transporte público .....	15
1.2.3. Clasificación del transporte .....	16
1.2.4. El transporte colectivo .....	17
1.3. Uso de licencia de conducir.....	19
1.4. Tipos de licencia.....	19
1.5. Restricciones del transporte .....	21



## CAPÍTULO II

Pág.

2. Función administrativa del estado.....	25
2.1. El derecho administrativo guatemalteco.....	25
2.2. Definición del derecho administrativo.....	27
2.3. Constitución Política de la República de Guatemala.....	28
2.3.1. Constituciones rígidas.....	29
2.3.2. Constituciones flexibles.....	29
2.4. La ley.....	31
2.4.1. Características de la ley.....	31
2.4.2. La ley en sentido formal.....	32
2.4.3. La ley en sentido material.....	34
2.5. El reglamento.....	34
2.6. La ley de tránsito.....	36
2.7. Autoridad de tránsito en Guatemala.....	36
2.7.1. Dirección General de la Policía Nacional Civil.....	37
2.7.2. Policía Municipal de Tránsito.....	39
2.7.3. Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA).....	41
2.7.4. Dirección General de Protección y Seguridad (PROVIAL).....	42
2.7.5. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano (STP).....	44
2.8. El estado y las municipalidades.....	45
2.8.1. Juzgados de asuntos municipales.....	46
2.8.2. Juzgados de asuntos municipales de tránsito.....	47



	<b>Pág.</b>
2.8.3. Procedimiento de la ejecución de la ley de tránsito en los municipios ...	47
2.8.4. Aplicación de la ley de tránsito en los municipios.....	49
2.9. El derecho vial .....	50

### **CAPÍTULO III**

3. El servicio público.....	55
3.1. Generalidades .....	55
3.2. Origen del servicio público en Guatemala .....	55
3.3. Definición del servicio público.....	58
3.4. Elementos del servicio público .....	59
3.5. Características del servicio público.....	60
3.6. El servicio público municipal.....	62
3.7. La prestación de servicios públicos .....	64
3.7.1. Por medio de gestión directa.....	64
3.7.2. Por medio de gestión indirecta .....	64
3.7.3. Contrato de gestión de servicios públicos .....	64

### **CAPÍTULO IV**

4. Concesiones del transporte público.....	65
4.1. Definición de concesión.....	65
4.2. La concesión administrativa .....	66



	<b>Pág.</b>
4.3. La concesión municipal .....	68
4.4. Naturaleza jurídica de la concesión del servicio público.....	69
4.5. Otorgamiento de concesiones para el transporte público.....	70
4.6. El contrato de transporte de personas.....	70
4.6.1. Elementos del contrato de transporte.....	71
4.6.2. Particularidades del transporte de personas .....	73
4.7. Control y vigilancia municipal en materia de tránsito.....	73
4.8. Regulación para las concesiones de vehículos de tres ruedas .....	74
4.9. Formas de extinción de la concesión del servicio público .....	76
4.10. Otras causas de extinción de la concesión.....	78

## CAPÍTULO V

5. Importancia de regular los vehículos de tres ruedas en Guatemala.....	79
5.1. El vehículo de tres ruedas como medio de transporte público .....	79
5.1.1. Definición del vehículo de tres ruedas.....	80
5.1.2. Origen del vehículo de tres ruedas en Guatemala .....	80
5.1.3. Características principales del vehículo de tres ruedas.....	82
5.1.4. Ventajas del vehículo de tres ruedas.....	83
5.1.5. Desventajas del vehículo de tres ruedas.....	84
5.2. Autoridad responsable en materia de tránsito para moto-taxis.....	85
5.3. Mecanismos de protección para el usuario .....	88



**Pág.**

5.4. Análisis comparativo de la licencia permitida para pilotos implementada por algunas municipalidades .....	91
5.5. Importancia de la licencia profesional para pilotos de moto-taxis.....	94
5.6. Relación de la ley de tránsito y los acuerdos municipales para hacer eficaz su funcionamiento .....	95
5.7. Importancia de reformar la ley de tránsito y su reglamento .....	98
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA .....</b>	<b>103</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>105</b>



## INTRODUCCIÓN

Con el fin de hacer uso de la libertad de locomoción, constitucionalmente establecida, el guatemalteco enfrenta diariamente serios problemas para trasladarse de un lugar a otro; y el transporte público parece insuficiente para atender las necesidades de la población; lo que requiere de alternativas y soluciones inmediatas para acceder a condiciones mínimas de supervivencia. Es un servicio esencial que el Estado debe prestarlo de forma directa o indirecta a los usuarios, pero éste es deficiente en todo el país.

La presente investigación de tesis detalla uno de esos problemas que se ha originado en respuesta a la necesidad de los habitantes, es el incremento de vehículos de tres ruedas denominados moto-taxis que prestan un servicio público informal y carecen de regulación, notorios en toda la República de Guatemala.

Esto se pudo comprobar a través de la hipótesis planteada que establece que: La falta de una norma general para moto-taxis que prestan servicio público en Guatemala, provoca que las municipalidades que otorgan concesiones para prestar el servicio, no cuenten con los elementos jurídicos necesarios para normar su funcionamiento en la jurisdicción que les corresponde, lo que ha dado origen a un crecimiento descontrolado de unidades que circulan sin supervisión. La teoría sustentada en la investigación se pudo verificar ya que actualmente existen algunos reglamentos municipales para otorgar concesiones, pero éstos carecen de uniformidad y no contemplan mecanismos de control y supervisión, además no todas las municipalidades lo tienen.



Al investigar este tema, fue posible lograr el objetivo principal y determinar los elementos jurídicos que son necesarios para reglamentar a nivel institucional la circulación de los vehículos de tres ruedas que prestan servicio público en Guatemala y conocer los efectos en el ordenamiento del tránsito vehicular si se aplican correctamente. El objeto principal de estudio fue: "Las normas vigentes que regulan la circulación de moto-taxis en Guatemala".

Se utilizó el método científico para explicar el problema sus causas y efectos; el método exegético para hacer un análisis de la Ley de Tránsito y acuerdos municipales en el sentido de determinar lo que la ley establece para regular a los moto-taxis; el método deductivo para conocer las ventajas y desventajas de una regulación local y comprobación de la hipótesis; el método analítico para individualizar el problema, estudiarlo y proponer una reforma a la ley; y el método de síntesis para la presentación de temas. Por último, se emplearon técnicas de investigación bibliográfica, hemerográfica, cibergráfica, documental, jurídica y legislativa.

El informe final de la investigación expone un temario así: en el capítulo I, El tránsito vehicular en Guatemala; capítulo II, Función administrativa del estado; capítulo III, El servicio público; capítulo IV, Concesiones del transporte público; y el capítulo V, Importancia de regular los vehículos de tres ruedas. Lo que al final se pretende con la presente investigación de tesis, es ilustrar la importancia del efecto negativo ante la falta de regulación de moto-taxis y poder orientar los esfuerzos al recopilar la mayor información posible para sostener que el resultado será positivo para el lector y brindará herramientas para aquellos que quieran seguir conociendo del tema.



## CAPÍTULO I

### 1. Aspectos importantes del tránsito vehicular en Guatemala

#### 1.1. El tránsito vehicular

##### 1.1.1. Definición de tránsito vehicular

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

El diccionario jurídico define el concepto de tránsito como “el paso o traslado a través de vías o lugares públicos o bien como la circulación por calles o caminos”.<sup>1</sup>

El Artículo 1 del decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala regula que: “para efectos de lo dispuesto en la presente ley, por tránsito debe entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”.

<sup>1</sup> Ossorio, Manuel. *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Pág. 16



### **1.1.2. Vía pública**

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

En dicho contexto, las personas tienen prioridad de vía ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres y acuáticas, siempre que lo hagan en zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos. Pero aunque deben comportarse en forma tal, que su conducta no entorpezca la circulación ni cause peligro, perjuicios o molestias a otras personas o daños a los bienes; es muy común ver un desorden tanto de vehículos, como peatones que transitan en la vía pública.

### **1.1.3. Característica del tránsito vehicular**

Guatemala enfrenta en la actualidad, un gran problema para ordenar y regular el comportamiento vehicular, principalmente en la ciudad capital, donde la cantidad de automotores supera la capacidad de las vías de acceso y carreteras, complicando cada vez más el libre transitar de automotores, principalmente en horas pico, donde se debe esperar por varias horas que el congestionamiento disminuya.



Ahora es cotidiano que casi la mayor parte del día, las calzadas o carreteras y vías principales se encuentren saturadas de vehículos. Por ello señalo como principales características del comportamiento tránsito vehicular en Guatemala las siguientes:

- a) Abarca todo el territorio nacional.
- b) Crecimiento constante en todas las zonas pobladas.
- c) Escaso control de la Policía Municipal de Tránsito.
- d) Carece de una regulación general para el ordenamiento, solamente hay intentos de solventar el congestionamiento por medio de acuerdos gubernativos y municipales, como por ejemplo: el caso del transporte pesado, urbano y extraurbano.
- e) Aplicación errónea de la ley debido a las lagunas legales que contienen.
- f) Limitados avances con los actuales planes de circulación impuestos por las municipalidades.

#### **1.1.4. Antecedentes del tránsito y su regulación en Guatemala**

Por medio de una reseña histórica del periódico El Liberal Progresista, de la Hemeroteca Nacional, se tiene conocimiento que el primer automóvil que ingresó a Guatemala fue de la compañía Holsman de Chicago, en el año de 1905, muy parecido a las carretas de caballos, con ruedas altas y sólidos neumáticos de caucho. Llevaba un motor de 10 CV refrigerado por aire. Una transmisión simple de cuerda y polea. Circuló por las polvorientas y empedradas calles de la Ciudad de Guatemala inmediatas a la Plaza Mayor, que constituía el centro de la vida ciudadana.



Según el historiador Héctor Gaitán, el piloto fue Juan Fernando Irigoyen y se estima que la velocidad promedio que este novedoso artefacto circulaba era de 10 kilómetros por hora. Tenía que bajarse a quitar piedras y palos aprovechándose principalmente de las bajadas.

Para 1907 ya había en Guatemala por lo menos 10 automóviles y seis motocicletas, según está plasmado en una nota enviada a don Juan por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para pedirle organizar un desfile para celebrar las fiestas escolares de Minerva. Sin embargo, creaba grandes molestias a los vecinos porque las falsas explosiones de los motores, no muy afinados, asustaban a los caballos y éstos se volvían incontrolables, arriesgando la vida de los jinetes, además no estaban tipificados en ninguna categoría.

Dos años después las autoridades de gobierno se vieron en la necesidad de organizar una comisión, presidida por Juan Irigoyen, para que evaluara a todos aquellos que poseían un vehículo y que quisieran manejar por la ciudad, pues temían que se produjeran graves accidentes y causaran más molestias a la población. Otro problema es que no existían gasolineras.

Se tiene registro que el 12 de agosto de 1909, debido al incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los autos siguieran asustando a los caballos, las autoridades de gobierno redactaron el primer reglamento de tránsito en Guatemala; documento que contenía uno de sus principales artículos que literalmente expresa: “que para poder circular un carro deberá obtener una licencia de la Jefatura Política”.



La aprobación reúne condiciones de prudencia y discreción, seguridad y orden para manejar, refrenar y detener el vehículo o variaciones en la dirección. La velocidad máxima no debía exceder de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico. Los conductores debían detener el automóvil o moderar la marcha si se observa que los animales de tiro o silla se asustaban por su proximidad.

Las últimas cuatro regulaciones de tránsito datan desde el 4 de junio de 1927, cuando se creó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional. El 20 de noviembre de 1952, toma vigencia el reglamento denominado "Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito", suficientes para el control de vehículos de la época.

Durante algunos años la ciudad no tuvo problemas de tránsito, fue hasta en 1946 que se creó el primer reglamento de transporte extraurbano pensando en ordenar la circulación de automóviles. El aumento del uso del automotor se vio incrementado en 1960 debido al impulso del mercado común Centroamericano.

Como una necesidad de crear una ley más formal en materia de tránsito entra en vigencia el Decreto Ley 66-72 del Congreso de la República de Guatemala, denominado "Ley de Tránsito", constituido por el Consejo Consultivo de Tránsito y formado por un representante de la Dirección General de Caminos, un representante de la Municipalidad de Guatemala, un representante del Organismo Judicial y un representante de la Dirección General de Transportes Extraurbanos, siendo éste el encargado de elaborar el Reglamento respectivo, pero éste nunca se hizo.



Este decreto estuvo en vigencia 24 años, lamentablemente por la diversidad de instituciones que conformaban dicho órgano y el poco interés que las mismas mostraron en el desarrollo de dicho reglamento nunca se emitió. Con el tiempo esta ley se volvió obsoleta, incapaz de solventar la problemática de tránsito en la toda la República de Guatemala.<sup>2</sup>

Fue entonces durante el gobierno del presidente Álvaro Arzú Irigoyen en el año de 1996, que luego de muchas iniciativas de ley se logró un consenso entre las diferentes bancadas para crear el Decreto legislativo 132-96, que contiene la actual Ley de Tránsito, con la particularidad que en su Artículo 7 le otorga facultades al Ministerio de Gobernación para que a través de un acuerdo gubernativo, pueda trasladar o contratar funciones que competen al departamento de tránsito, a entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio y se reserva el derecho de dar por terminada esta relación sin responsabilidad de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

Se inició el sistema de automatización de licencias que si bien antes se fabricaban en papel cartulina, empezaron a elaborarse con índices de seguridad y modernidad para prevenir la falsificación o deterioro, a cargo de la empresa MAYCON, S. A. fundada en 1995, destinada a proporcionar Sistemas de Identificación biométrica. Que para muchos, fue considerado como una forma de privatización de los servicios estatales, emprendido descaradamente por el gobierno de turno.

---

<sup>2</sup> Herrera Hermosilla, Claudio. **Regulación del transporte extraurbano**. Pag.55



A finales del año 2013 se publicó el Acuerdo gubernativo 289-2013, que como lo expresa el segundo considerando, tiene como finalidad prevenir hechos delictivos por ocupantes de motocicletas y motobicicletas, haciendo obligatorio el uso de chalecos rotulados con el número de placa, así como en los cascos del piloto y acompañante. Algunas de estas reformas implementadas al reglamento de tránsito también contenían la imposición de multas más severas para el incumplimiento de éstas nuevas disposiciones. Sin embargo, fueron cambiadas posteriormente por el Acuerdo gubernativo 395-2013, que regula la circulación de motocicletas únicamente por la derecha y nuevamente cambio valor de las multas.

Por último encontramos que el Congreso de la República de Guatemala en junio de 2014, pone en vigencia la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito (Decreto 15-2014) con el objeto obligar a los propietarios del transporte pesado a llevar registro y control de sus pilotos para efectos de deducir responsabilidades en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte pesado y de pasajeros.

Derivado de esta reforma surgen contradicciones como lo estipulado en la parte final del Artículo 2 de la citada normativa, donde expresa: "...La negativa a proporcionar la información completa mencionada anteriormente y en el plazo descrito provocará la certificación de lo conducente al Ministerio Público por el delito de encubrimiento propio". La cual se discute si será modificada o no. Cabe mencionar que ninguna de estas reformas, ha considerado **regular la circulación de moto-taxis en todo el país.**



### **1.1.5. Problemas del tránsito vehicular**

Usualmente se escucha por las mañana el reporte del tránsito donde se hace la prevención que en determinada ruta o carretera hay un atasco o embotellamiento por lo que se advierte de utilizar rutas alternas.

Esta situación cotidiana se debe a que hay un incremento descontrolado de vehículos que circulan principalmente en la ciudad capital y que debido a lo limitadas de las rutas de acceso crean un fenómeno vial conocido como "congestionamiento vehicular". Problema que se hace cada vez más difícil de solucionar, puesto que son muchas las personas que emigran a las ciudades principales y el estado no construye nuevas carreteras, mientras que las personas tienen una gran necesidad de transportarse de un lugar a otro, bien sea por motivos de trabajo, estudio o abastecimiento de mercaderías.

La causa fundamental de la congestión es la fricción o interferencia entre los vehículos en el flujo de tránsito. Hasta un cierto nivel de tránsito, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre, determinada por los límites de velocidad, la frecuencia de las intersecciones y otras condicionantes. Sin embargo cuando sube el volumen, cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, esto significa que a medida que aumenta el tránsito vehicular, se reduce cada vez más la circulación, por lo que cada vehículo que se incorpora experimenta su propia demora, pero simultáneamente aumenta la de quienes ya están circulando.



Pero si alguno de estos vehículos le surge algún desperfecto mecánico obliga al conductor a detenerse, esto crea un caos proporcional al número de vehículos circulando, que detiene casi en su totalidad el flujo normal.

Una definición técnica de este fenómeno es: "**La congestión vehicular** es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás".<sup>3</sup>

#### **1.1.6. Causas de la congestión vehicular**

El transporte se desenvuelve bajo características propias muy particulares entre las que se pueden mencionar las siguientes:

- a) La necesidad de acceder a sitios que llevan las actividades de trabajo, compras, estudio recreación, descanso y otras, las cuales se realizan en lugares diferentes.
- b) La demanda del transporte es variable y durante el día representa cambios notorios en relación a las actividades a realizar. Por ello encontramos que durante las primeras horas del día que las personas se dirigen a su trabajo o centros de estudio, la cantidad de vehículos en circulación aumenta considerablemente al resto del día. Lo mismo sucede por la tarde cuando las personas retornan a sus hogares.

---

<sup>3</sup> Bull Alberto. **Congestión de Tránsito**. Pág. 13.



- c) Existen limitados espacios viales y estos superan la capacidad para ser utilizados en períodos de mayor demanda.
- d) Carreteras en mal estado o sin señalización adecuada interrumpen el flujo normal de vehículos.
- e) Carencia de educación vial de los conductores, entre los más usuales los pilotos de vehículos colectivos urbanos y extraurbanos que se detienen en cualquier parte para el abordaje de pasajeros; conductores de vehículos que imprudentemente intentan girar en sentido contrario y que no dan preferencia de vía a otros conductores en calles que se hacen estrechas, etcétera.
- f) Un exceso notorio de motocicletas que van haciendo maniobras entre los vehículos, pese a que existe prohibición expresa.
- g) El inadecuado diseño o falta de mantenimiento de la viabilidad. Por ejemplo: falta de demarcación de los carriles de circulación, inesperados cambios en el número de los carriles, paradas de buses ubicados justamente donde se reduce el ancho de la calzada, exceso de túmulos en las rutas, etcétera.
- h) Cambios climatológicos inesperados. La lluvia en exceso hace colapsar los tragantes y no hay formas de drenar el agua en las calzadas, por lo que agrava la congestión.



### **1.1.7. Velocidad de circulación**

La velocidad de circulación es la velocidad real de un vehículo a lo largo de una sección específica de carretera y es igual a la distancia recorrida dividida para el tiempo de circulación del vehículo, o a la suma de las distancias recorridas por todos los vehículos o por un grupo determinado de ellos, dividida para la suma de los tiempos de recorrido correspondientes.

Esta velocidad es una medida de la calidad del servicio que el camino proporciona a los usuarios, por lo tanto, para fines de diseño, es necesario conocer las velocidades de los vehículos que se espera circulen por el camino para diferentes volúmenes de tránsito.

A medida que aumenta el volumen del tráfico la velocidad de circulación disminuye esto se debe a la interferencia creada entre los vehículos. Es por este motivo que se determina la velocidad promedio. Es necesario recalcar que la velocidad promedio es muy diferente a la velocidad promedio diaria.

Los valores de la velocidad de circulación para volúmenes de tráfico bajos se usan como base para el cálculo de las distancias de visibilidad para parada de un vehículo y los correspondientes volúmenes de tráfico intermedios se usan para el cálculo de la distancia de visibilidad para rebasamiento de vehículos.



### **1.1.8. Importancia de regular el tránsito en todo el país**

En casi todas las ciudades de América Latina, el deterioro de las condiciones de circulación ha sido significativamente más grave de lo que podría y debería ser, en parte debido a un manejo inapropiado de las autoridades competentes. Es obvio que en Guatemala, el problema ha superado claramente la capacidad institucional para lidiar con dicha situación. Por otro lado no se le presta la debida atención a este tema de una forma integral y sistemática de acuerdo a la modernización de las ciudades importantes del país.

En un intento de solucionar el problema de la congestión del tránsito casi imprevista e inmediata, las municipalidades han optado por crear carriles reversibles, prohibir la circulación del transporte pesado a determinadas horas del día, dar preferencia de vía durante largos períodos de tiempo donde hay más congestionamiento vehicular, mientras los de la vía contraria esperan, etcétera; pero hasta el momento no son suficientes para reducir y controlar el flujo de vehículos.

Hasta aquí la reacción de las autoridades ha sido parcializada, debido a que, virtualmente en toda la región, la responsabilidad de la planificación y administración del transporte está fragmentada en una multiplicidad de entes, entre los que se cuentan distintos ministerios nacionales, gobiernos regionales, municipalidades, cooperativas, la policía de tránsito y otros. Cada uno haciendo lo que considera más adecuado sin tomar en cuenta las repercusiones sobre los intereses de los demás.



Por ejemplo en el transporte urbano y extraurbano de rutas cortas, se ejercen fuertes presiones por parte de grupos organizados, que plantean sus puntos de vista, que salen a la defensa de determinados intereses, lo que hacen más complejo el problema.

Las personas que no tienen un vehículo propio por su parte sufren las consecuencias de este descontrol, ya que para trasladarse de un lugar a otro, deben aprovecharse del limitado servicio de transporte colectivo, algunas veces colgando de las puertas; o bien recorriendo grandes distancias a pie cuando el congestionamiento es exagerado, verse en la necesidad de utilizar servicios de taxis o moto-taxis para llegar a su destino, lo que obliga a pagar más por el servicio de transporte.

La congestión de tránsito, especialmente en las grandes ciudades, es una realidad cada vez más difundida en todo el mundo. Los enormes y crecientes costos de tiempo y operación vehicular que ella implica plantean el desafío de generar formas y actitudes para enfrentarla. El estado en su afán de solventar el problema, ha adaptado algunas regulaciones de otros países al nuestro, sin prever o mucho menos hacer un estudio riguroso del tema de impacto social y si es adaptable o no dado a la infraestructura de las carreteras en todo el país. El resultado es que se ponen en vigencia acuerdos gubernativos y municipales, que al final no dan resultado y solo provocan gastos innecesarios a la población.

La ley de tránsito debe ser reformada, dado a los cambios sustanciales que provocan la modernización y el diseño de nuevos vehículos del transporte, como el caso del denominado vehículo de tres ruedas o moto-taxi. Que se presume, fue creado para



solventar los problemas de los grandes congestionamientos de tránsito, reduciendo espacio y costos de combustible. Proviene de países donde las regulaciones al tránsito son mínimas, y no se tomó en cuenta la seguridad del usuario.

Nuestra legislación en el tema del tránsito no es previsor a estos cambios, ni bien planificada y las sanciones que impone no repercuten en la población de tal manera que a cada momento las infringe sin que se pueda hacer algo al respecto, como por ejemplo: los vehículos importados con el timón derecho que circulan en Guatemala, pese a que el reglamento de tránsito en su Artículo 21 lo prohíbe expresamente, sin embargo les fue otorgada una placa de circulación después de pasar la verificación y transitan en las calles sin problema alguno.

## **1.2. El vehículo como medio de transporte público**

### **1.2.1. El vehículo**

Debe hacerse una distinción entre vehículo y automotor. La palabra vehículo, es el sustantivo genérico de cualquier sistema de propulsión autónoma, capaz de transportar carga. Es lo que sirve para conducir o transmitir fácilmente una cosa material.

“Automóvil: adj. Que se mueve por sí mismo. S.m. Vehículo con ruedas provisto de un motor, destinado al transporte de un número reducido de personas (se abrevia auto).



En América Central, Colombia, Perú, Puerto Rico y Venezuela, se le denomina carro.

En España y México coche.<sup>4</sup>(sic)

“Automotor, ra. Adj. y s. Se dice de un vehículo capaz de desplazarse por sus propios medios. Adj. y. Se dice de un tren con motor compuesto de vehículos enganchados entre ellos formando una unidad.”<sup>5</sup>(sic)

Al mencionar un automotor se rige por su disciplina gramatical el prefijo auto y sufijo motor concretamente es un aparato que sirve y funciona sin intervención ajena, de propulsión combustible; lo cual deriva de su especificación y comparte su expresión gramatical en la palabra automóvil, que constituye el objeto que se mueve por si mismo destinado para el transporte de personas o carga.

### **1.2.2. Definición de transporte público**

El transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros que a diferencia del transporte privado, los viajeros de tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. En esta clasificación de transporte están comprendidos todos aquellos medios de transporte servidos por terceros en cuyo caso los usuarios no son propietarios de los mismos, siendo suministrados por empresas públicas o por empresas privadas a través de concesiones otorgadas por el estado, los cuáles se mantienen por el cobro directo a los pasajeros.

<sup>4</sup> Larouse. **El pequeño Larouse Ilustrado**. Pág. 122

<sup>5</sup> **Ibid.** Pág. 122



El servicio de transporte público se define como la actividad técnica realizada con propósito de satisfacer la necesidad de carácter general consistente en el traslado de las personas de un lugar a otro, dentro de una ruta fija y de acuerdo a horarios preestablecidos, mediante el pago de una tarifa autorizada; cuyo cumplimiento, uniforme y continuo, debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un régimen jurídico exorbitante de derecho privado.

En Guatemala el transporte público se extiende a toda la República aunque se le da mayor importancia en la ciudad capital, ya que es insuficiente para atender la gran demanda de usuarios. Esto debido al crecimiento incesante de la población y la expansión urbana, que provoca grandes congestiones de tránsito principalmente en horarios de ingreso a las escuelas y trabajo.

Las áreas rurales por su parte también enfrentan problemas de incremento vehicular y migración de personas, en donde servicio público de transporte resulta deficiente; no hay supervisión y las unidades están en malas condiciones, propiciando accidentes viales, que en algunos casos han sido mortales para los usuarios.

### **1.2.3. Clasificación del transporte**

#### **a) En relación al origen del sujeto que presta el servicio**

**Público:** Es aquel servicio prestado eminentemente por el estado. Por ejemplo: el utilizado por la Municipalidad de Guatemala el Transmetro.



**Privado:** Es aquel servicio que prestan personas individuales o jurídicas autorizadas y supervisadas por el estado bajo el régimen de concesiones. Por ejemplo: el Transurbano. A este respecto, la Constitución Política de la República de Guatemala, establece en su Artículo 131: "Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública y por lo tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios".

**b) En relación al objeto:**

Transporte de Carga

Transporte de Pasajeros.

**c) En relación a su cobertura:**

Urbano y extraurbano

Suburbano

Nacional

Internacional

**1.2.4. El transporte colectivo**

El transporte colectivo se ubica dentro de la clasificación del servicio público, por estar establecido expresamente en la ley como tal, y en consecuencia esta atribuido a la



administración pública, quién lo debe prestar directamente o de manera indirecta, por medio de particulares.

A esta función se le denomina UTI SINGULI, porque se presta a toda persona que lo requiera al cumplir con los requisitos que la ley establece. Es de gestión tanto pública como privada; voluntario para el usuario y obligatorio para el prestador del servicio; indispensable, cotidiano, oneroso y generalmente atribuido al gobierno del municipio.

A la administración pública se le atribuye la prestación de un servicio público de transporte colectivo, obligado a prestarlo a partir de la vigencia de la ley, debiéndolo prestar continua y permanentemente, cuando es de gestión directa. En el caso del transporte público concesionado, es obligatoria para el concesionario la prestación del servicio en los términos de ley y de los específicamente señalados en la concesión o permiso respectivos, permitiéndose la supervisión del estado.

La norma que regula la función del servicio de transporte colectivo, está contenida en el Artículo 68 del decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala: "el conductor de un vehículo de transporte colectivo urbano y extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguna que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los viajeros". Situación que vale la pena resaltar, no sucede en la práctica.



En todo el territorio de Guatemala los servicios de transporte colectivo más utilizados por los usuarios son: buses urbanos, extraurbanos, microbuses, taxis, moto-taxis (aunque la Ley de Tránsito no contempla esta figura legal) y bici-taxis.

### **1.3. Uso de licencia de conducir**

La Licencia de Conducir es el documento expedido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que faculta a su titular a conducir el tipo de vehículos que se consignan en la misma. Habilita e identifica al conductor, quien está obligado aportarla siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida.

### **1.4. Tipos de licencia**

Según el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito Decreto 273-98 del Congreso de la República de Guatemala, se establecen 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 colectivo (urbano y extraurbano). Se le denomina "licencia profesional".

**TIPO B:** Para conducir toda clase automóviles o vehículos automotores hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración para conducir. Se le denomina "licencia liviana".



**TIPO C:** Para Conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses, pick-ups con o sin remolque y un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración. Se le denomina "licencia particular".

**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.

En cuanto a los vehículos de tres ruedas o moto-taxis que prestan servicio de transporte de personas, existen tres corrientes que se refieren al tipo de licencia permitido. Algunos son de la opinión que la licencia correcta es de tipo M, por la naturaleza del vehículo, considerándolo como una motocicleta. La segunda opinión considera que debe ser de tipo B puesto que si se utiliza la de tipo M, permite que menores de edad manejen estos vehículos. Por último, dado a que transporta personas, se considera que la licencia más conveniente y adecuada es la de tipo A, ya que contiene un grado de responsabilidad y destreza mayor para el piloto; y requerir de una autorización municipal para circular en la localidad.

"Es importante señalar que el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala y su Reglamento, aún sus reformas recientes contenidas en los Acuerdos gubernativos 289-2013 y 395-2013 no contienen nada al respecto del tipo de licencia necesaria para los automotores de tres ruedas o moto-taxis".



### **1.5. Restricciones del transporte**

“El Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala que contiene la ley de tránsito, describe las prohibiciones, multas y sanciones para regular, controlar, ordenar y administrar la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalizaciones, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de la policía relacionadas con el tránsito, aplicada a toda persona y vehículo dentro del territorio nacional; con la finalidad de cumplir con la responsabilidad de brindar seguridad vial a la ciudadanía guatemalteca”. Facultad que le corresponde a la Policía Municipal de Tránsito aplicarlas para el debido control y fluidez del tránsito en todo el país, pero ésta es muy deficiente.

La municipalidad central que es la que más problemas enfrenta por el exceso vehicular, muy poco puede hacer para mejorar la circulación de vehículos, si se toma en cuenta que las vías de acceso a la ciudad son limitadas, que el anillo periférico es deficiente ya que no cumple la función de circunvalación a toda la ciudad; que forzosamente el transporte pesado debe ingresar a zonas urbanas para trasladar sus productos a otros departamentos ya que no hay carreteras alternas.

En ese sentido la Municipalidad ha implementado medidas como utilizar carriles reversibles en horas de alto tráfico vehicular, prohibir el paso en ciertas vías cediendo las de mayor afluencia; restringiendo los horarios para la circulación del transporte pesado como se encuentra contenido en el Acuerdo Municipal COM-005-07.



Todas estas medidas, que si bien es cierto mantienen un control sobre el tránsito, no es suficiente ya que provoca grandes atascos de vehículos, como sucede en la Calzada Aguilar Batres, debido a que se dejó de utilizar un carril por la implementación del Transmetro; lo que beneficia a la municipalidad porque percibe grandes ingresos, pero no al usuario, que debe hacer cola durante varias horas para trasladarse a su destino.

Además, hay un incremento notorio de motocicletas en toda la república que circulan temerariamente entre los vehículos, de los cuales provocan accidentes; entre estos se encuentran los moto-taxis, que aunque algunas comunas municipales han intentado restringir que circulen en calzadas principales, se puede ver que esta medida no es atendida por los pilotos, ya que hasta en las zonas rurales, están circulando en autopistas, donde se circula a una mayor velocidad.

La restricción al transporte colectivo, también conlleva a realizar operativos para ser más severos con los pilotos de unidades del servicio público, urbanas y extraurbanas. Ya que estos por pelear pasaje, manejan imprudentemente a exceso de velocidad, realizando maniobras que ponen en peligro a otros conductores, además que realizan paradas inesperadas en lugares no permitidos.

Los moto-taxis, son los que menos atención prestan las autoridades de tránsito, ya que no hay ninguna restricción hacia las rutas que cubren, las tarifas permitidas, las constantes violaciones a la ley de tránsito, los pilotos y sus acompañantes, la carga permitida, el estado de las unidades, la forma de manejar los vehículos y principalmente las medidas de protección al usuario en caso de accidente.



También el marco regulatorio del manejo y revitalización del Centro Histórico en su Artículo 15 menciona, que a partir de la vigencia de éste, las rutas de transporte extraurbano autorizadas, deberán en un plazo máximo de tres meses fijado por EMETRA, adecuar su recorrido para no ingresar al centro histórico; asimismo las empresas que tengan su terminal de buses autorizada en dicha zona, deberán trasladarse fuera en un plazo que no exceda de dos años. Tampoco se permite remodelar o cambiar el uso de inmuebles dentro del área histórica, para el funcionamiento de terminales de buses extraurbanos. En cumplimiento a dicha norma, en la actualidad se encuentran Meta-terminal Norte y el Centro de Mayoreo (CENMA) en el sector sur.

En conclusión, ninguna de estas medidas ha encontrado la forma de mitigar los problemas de congestión vehicular, porque la presencia permanente de embudos vehiculares en los puntos de conflicto en las entradas y salidas de la ciudad de Guatemala siguen dándose en los horarios de mayor afluencia de automotores por las mañanas y por las tardes.





## CAPÍTULO II

### 2. Función administrativa del estado

#### 2.1. El derecho administrativo guatemalteco

Regido por los principios de juridicidad y legalidad, el Derecho Administrativo consiste en el conjunto de conocimientos unificados y debidamente sistematizados en relación a los fenómenos, normas e instituciones sociales, relacionados a la administración pública guatemalteca en la búsqueda interpretación y análisis de los principios generales con propios métodos de desarrollo e investigación. Por ende la administración pública es el proceso social de planificar, organizar, dirigir, coordinar y controlar un grupo humano particular para lograr un propósito determinado.

Es un conjunto de órganos administrativos que desarrollan una actividad para el logro de un fin (que es el bienestar común), a través de los Servicios Públicos (que es el medio que dispone la Administración Pública), regulada en su estructura y funcionamiento, normalmente por el Derecho Administrativo.

Este derecho en Guatemala es de carácter dinámico, ya que el trabajo que desempeña la administración pública en nuestra sociedad guatemalteca se encuentra en constante cambio; y no esta codificada, quiere decir que no se encuentra contenida en una sola ley, su organización e interpretación abarca varios cuerpos legales.



Por su parte Hugo Calderón lo expresa así: "El derecho administrativo es un derecho mutable, por cuanto vive en constante transformación, como a diario se transforma la administración al compás de las evoluciones socioeconómicas. La aparición de nuevos cometidos estatales lo demanda, la comunidad y cuya satisfacción corre a cargo del estado".<sup>6</sup>

La actividad administrativa es ejercida por los tres principales organismos del estado de Guatemala y en cada uno de ellos emana jerárquicamente una estructura subordinada interrelacionada con actividades diversas. La función del Organismo Ejecutivo, es la única que se denomina administración pública, no obstante que la actividad administrativa existe también en las organizaciones autónomas y descentralizadas del Estado de Guatemala. Técnicamente la denominación correcta es "Administración Pública del Estado de Guatemala".

La administración pública en Guatemala, busca servir a los guatemaltecos, persigue la realización del bien común, es servicio a cargo de personas que ejecutan funciones administrativas con efectividad. "Por otro lado, el derecho administrativo en Guatemala tiene como fin supremo velar por el bienestar de los guatemaltecos. Este propósito se cumple por medio del buen funcionamiento de la administración pública. Una preocupación del derecho administrativo es la calidad de la administración; en cuanto a que éste afecta vidas humanas".<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Calderón Morales, Hugo. **Derecho Administrativo**. Pág. 83.

<sup>7</sup> Instituto Nacional de Administración Pública. **Derecho administrativo**. Pág. 115.



## 2.2. Definición del derecho administrativo

La administración como concepto general es: "el proceso social de planificar, organizar, dirigir, coordinar y controlar un grupo humano particular para lograr un propósito determinado".

"El derecho administrativo es la rama jurídica que fija los principios y analiza las normas que orientan y regulan las relaciones sociales que se producen en la organización y en la actividad de la administración del estado considerado en todas sus esferas, tanto nacional como local".<sup>8</sup>

"El derecho administrativo es la parte del derecho público que se ocupa de la organización y de la actividad de la administración pública, bajo el control judicial".<sup>9</sup>

"Derecho Administrativo es el complejo de principios y normas de derecho público interno que regulan la organización, la actividad de la administración pública y su control".<sup>10</sup>

Al respecto, se puede concluir que el Derecho Administrativo es una rama del derecho público por medio del cual se estudia un conjunto de principios y normas jurídicas que regulan la función administrativa del estado, las relaciones entre el estado y sus particulares, las relaciones inter orgánicas y los mecanismos de control.

<sup>8</sup> Garcini Guerra, Héctor. **Derecho Administrativo**. Pág. 23

<sup>9</sup> **Ibid.** Pág. 25

<sup>10</sup> Díez, Manuel María. **Derecho Administrativo**. Pág. 235



### **2.3. Constitución Política de la República de Guatemala**

En los países de derecho escrito como el nuestro, la legislación es la fuente formal más importante y la misma, es el proceso mediante el cual uno o distintos órganos del estado promulgan y formulan reglas jurídicas determinadas y de observancia general, a las cuales se les denomina "leyes".

La Constitución Política de la República es la ley suprema de la República de Guatemala, en la cual se rige todo el estado y sus demás leyes. Fue creada por una Asamblea Nacional Constituyente el 31 de mayo de 1985, la cual lo hizo en representación del pueblo con el objeto de organizar jurídicamente y políticamente al estado, así como también contiene los derechos fundamentales de los miembros de su población, también es llamada "Carta Magna".

Por ello, la Constitución Política resulta ser la fuente formal más importante y fundamental del derecho administrativo. Se denomina como el conjunto de normas relacionadas a la organización fundamental de estado guatemalteco, pero dicha denominación no se aplica únicamente a la estructura de la organización política, sino también al documento que contiene las normas con relación a la organización del estado.

La idea de que la constitución es norma fundamental deriva de dos aseveraciones: En primer lugar, las normas con rango constitucional que los países cuentan con una constitución escrita, se encuentran por encima de la legislación ordinaria.



En segundo lugar, dichas normas son representativas del fundamento formal de validez de los preceptos jurídicos de inferior categoría. En la actualidad se dividen en dos distintos grupos:

### **2.3.1. Constituciones rígidas**

Las constituciones rígidas no se pueden modificar de la misma manera que las normas ordinarias. En nuestro país, para la promulgación de una nueva constitución política se convoca a elección de una Asamblea Nacional Constituyente.

### **2.3.2. Constituciones flexibles**

Las constituciones flexibles no determinan la existencia de un procedimiento especial o diferencia alguna de orden formal, para la modificación o promulgación de normas ordinarias.

Se concluye entonces, que la fuente por excelencia del derecho es la Constitución Política de la República en cuanto a que la misma es determinante para la estructura del estado guatemalteco, en su forma de gobernar, en la competencia con la cual deben contar los órganos administrativos y derechos primordiales de la comunidad, los cuales se divide en tres partes:



- a) **Parte dogmática:** Se encuentra comprendida desde el artículo 1 al 139, en la cual se encuentran los derechos y libertades fundamentales. El Título I, comprende la persona humana, fines y deberes del estado y en su Título II los Derechos Humanos, Derechos Individuales y Derechos Sociales.
- b) **Parte orgánica:** Se encuentra contenida en los artículos 140 al 262, en la cual se establece la organización del estado y de los organismos del estado:
- Organismo Legislativo (Artículos 157 al 181)
  - Organismo Ejecutivo (Artículos 182 al 202)
  - Organismo Judicial (Artículos 203 al 222)
- c) **Parte procesal, pragmática o práctica:** Contiene las garantías constitucionales y mecanismos para hacer valer los derechos establecidos en la Constitución, con el objeto de defender el orden constitucional y aquellas que permiten reformas a la Constitución (Artículos 263 al 281. Disposiciones transitorias y finales).

En el preámbulo de la actual Constitución Política de la República de Guatemala, invocando el nombre de Dios, se hace referencia a: “...**la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social; reconociendo a la familia como génesis primario y fundamental de los valores espirituales y morales de la sociedad y, al Estado, como responsable de la promoción del bien común, de la consolidación del régimen de legalidad, seguridad, justicia, igualdad, libertad y paz...**”



La Constitución Política de la República de Guatemala es de clase mixta, ya que puede ser reformada una parte por el Congreso de la República de Guatemala y otra por la Asamblea Nacional Constituyente, basándose en los Artículos 277 al 281 de la misma ley suprema.

## **2.4. La ley**

La ley es la regla, norma, precepto de la autoridad pública, que manda, prohíbe o permite algo".<sup>11</sup>

Es una norma jurídica dictada por el legislador, es decir, un precepto establecido por la autoridad competente, en que se manda o prohíbe algo en consonancia con la justicia cuyo incumplimiento conlleva una sanción.

### **2.4.1. Características de la ley**

En su concepto, esencialmente se pueden encontrar las siguientes características:

**a) Universalidad:** Es aquella característica que nos indica que las normas se promulgan para ser posteriormente aplicadas a cualquier ciudadano que las infrinja, además, el estado no puede legislar para los distintos casos concretos y no puede existir una norma que sea emitida para posteriormente ser aplicada a ciudadanos en particular, ni tampoco para una relación con carácter especial.

---

<sup>11</sup> **Ibid.** Pág. 226



- b) **Es obligatoria:** El cumplimiento de la ley es obligatorio y ante el incumplimiento de la misma, se encuentra sujeto a una sanción. El poder coercitivo, es constitutivo de una de sus características principales.
- c) **La manifestación de voluntad del estado:** La ley se considera la manifestación de la voluntad del estado, la cual debe fundamentarse en la Constitución Política de la República y de conformidad con los procedimientos establecidos, conforme a los principios de legalidad y juridicidad.
- d) **Permanente:** Desde su vigencia, la ley toma el carácter de permanente hasta que surja una nueva ley que derogue la anterior.
- e) **Se reputa conocida:** Contrario a la observancia de la ley no puede alegarse ignorancia, desuso, costumbre o práctica en contrario (Artículo 3 de la Ley del Organismo Judicial).

#### 2.4.2. La ley en sentido formal

Es cualquier norma proveniente de los órganos legislativos o sea, lo instituido dentro de la norma fundamental, para la creación de reglas jurídicas generales y los procedimientos establecidos dentro de la misma.

La ley en sentido formal, es una función legislativa, o sea la que realiza el órgano legislativo cuya función es la creación de la ley. Sus etapas están reguladas en los



Artículos 174 al 180 de la Constitución Política de la República de Guatemala y del 109 al 133 de la Ley Orgánica del Organismo Legislativo. Estas son:

- a) **Iniciativa de Ley:** De las cuales tiene facultad los Diputados del Congreso de la República de Guatemala, El Organismo Ejecutivo, la Corte Suprema de Justicia, la Universidad de San Carlos de Guatemala y el Tribunal Supremo Electoral.
- b) **Presentación y discusión:** Etapa en la cual se delibera sobre la misma, en tres sesiones, celebradas en distintos días y no podrá votarse hasta que se tenga suficientemente discutido.
- c) **Aprobación:** Aprobado un proyecto de ley, la Junta Directiva del Congreso de la República, lo enviará al Organismo Ejecutivo para su sanción, promulgación y publicación.
- d) **Sanción:** Es la aceptación por parte del Ejecutivo, en caso contrario, en ejercicio de su derecho, otorgará el Veto, devolviéndolo al Congreso de la República con las observaciones que estime pertinentes.
- e) **Publicación:** Se pone en conocimiento el contenido de la ley a los sujetos afectados, mediante una publicación en el Diario Oficial.
- f) **Vacatio Legis:** Momento intermedio entre la publicación y la vigencia de la ley.



g) **Vigencia de la ley:** Período de tiempo en el cual el estado reconoce una ley como obligatoria en cuanto a su cumplimiento.

#### **2.4.3. La ley en sentido material**

Es la declaración de voluntad, tanto abstracta como obligatoria, que se lleva a cabo por un organismo, al cual ha delegado dichas facultades la Constitución Política de la República de Guatemala. En algunos casos se denominan Decreto-Ley, creadas por el Organismo Ejecutivo, por existir una necesidad urgente, están regulados en la Ley de Orden Público, aunque en este caso regula dos casos en los que procede:

- a.) En el Artículo 183 literales e y f, donde se delega al Presidente de la República la potestad de emitir decretos en los casos de urgencia grave o de calamidad pública, condicionando a que sean sometidos a conocimiento del Congreso de la República.
- b.) En el Artículo 16 de las Disposiciones Transitorias y Finales.

#### **2.5. El reglamento**

Un reglamento es una norma jurídica de carácter general dictada por la Administración Pública y con valor subordinado a la ley.

En Guatemala el reglamento es considerado como una fuente del derecho administrativo, siendo ésta la más importante y utilizada, por encontrarse destinados a



llenar las lagunas administrativas en situaciones en las cuales no se contempla la ley o en las que sea necesario regular la práctica administrativa.

Los reglamentos administrativos consisten en manifestaciones escritas y unilaterales de voluntad del poder ejecutivo, que se encargan de la creación de situaciones impersonales, objetivas y generales. Los mismos, son manifestaciones generales y unilaterales de los diversos órganos administrativos y que actúan en una función administrativa.

Es el conjunto de normas jurídicas de carácter impersonal y abstracto que deviene del poder ejecutivo, que tiene la facultad para emitirlos y su objeto es el de facilitar la observancia exacta de las normas emitidas por el poder legislativo.

En vista de que el reglamento es práctico y no necesita ser sometido a una iniciativa de ley para aprobarlo, es bien útil al momento de hacer valer la voluntad del estado, sin embargo por su naturaleza contiene algunas limitantes, estas son:

- a) No regula materias que se encuentran reservadas a la Constitución Política de la República de Guatemala o al Organismo Legislativo.
- b) Los preceptos jurídicos que contienen los reglamentos no pueden violar los principios establecidos en la Constitución Política de la República.
- c) Todos los reglamentos tienen que ajustarse a los límites de su competencia.



- d) Los reglamentos son procedentes de la ley y es la misma quien los autoriza.
- e) Los reglamentos deben publicarse en el Diario Oficial.
- f) Se encargan de obligar al órgano administrativo.
- g) Para poder crear preceptos jurídicos suponen la competencia del órgano administrativo.

## **2.6. La ley de tránsito**

Regulación contenida en el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala y su reglamento en el Decreto 273-98; entró en vigencia el 23 de diciembre de 1996. Contiene todas las disposiciones relativas a la circulación de vehículos y personas en la vía pública, así también, las facultades y atribuciones de la autoridad de tránsito en todo el país.

## **2.7. Autoridad de tránsito en Guatemala**

De conformidad con lo establecido en el Artículo 4 del Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, la competencia del ejercicio de la administración de tránsito le corresponde al Ministerio de Gobernación por intermedio del departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía Pública. La cual según el Artículo 5 tiene las siguientes facultades:



- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional.
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la ley de tránsito.
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito.
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir.
- e) Organizar y llevar el registro de conductores.
- f) Organizar y llevar el registro de vehículos.
- g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos.
- h) Recaudar ingresos provenientes de la aplicación de la ley de tránsito y disponer conforme a la misma.
- i) Aplicar las sanciones previstas en la ley de tránsito.
- j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional vial.
- k) Todas las funciones otorgadas por la ley.

### **2.7.1. La Dirección General de la Policía Nacional Civil**

La Policía Nacional Civil (PNC) surge luego de la firma de los Acuerdos de Paz en 1996, sobre la reestructuración de las fuerzas policiales contemplada en el Acuerdo sobre Fortalecimiento del Poder Civil y la función del ejército en una sociedad democrática, constituye una reforma que pretende garantizar una institución policial que respete y proteja los bienes derechos de todos los ciudadanos guatemaltecos.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> [http://www.pnc.gob.gt/index.php?option=com\\_k2&view=item&layout=item&id=162&Itemid=209](http://www.pnc.gob.gt/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=162&Itemid=209) (15 de enero de 2014).



La ley de la Policía Nacional Civil, se basa en el Decreto 11-97 del Congreso de la República de Guatemala emitida a los veinticinco días del mes de febrero de 1997. El mando supremo será ejercido por el Presidente de la República, a través del Ministro de Gobernación. El funcionamiento de la Policía Nacional Civil estará a cargo de su Director General, bajo la inmediata y exclusiva autoridad del Ministro de Gobernación. En cada departamento y con sujeción a las directrices del Ministerio de Gobernación, el Gobernador supervisará la actuación de la Policía Nacional Civil.

Es el único cuerpo policial armado con competencia nacional cuya función es proteger y garantizar el ejercicio de los derechos y las libertades de las personas, prevenir, investigar y combatir el delito, mantener el orden público y la seguridad interna.

El Artículo 4 la Ley de Tránsito, establece: "**Competencia.** Compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública".

Asimismo, el Artículo 1 del reglamento del mismo cuerpo legal, el Decreto 273-98, se refiere a la **Organización del departamento de Transito.** "Para la realización de sus funciones y atribuciones, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas siguientes: Jefatura, Sub-jefatura, Secretaría General, Secciones, Divisiones, Unidades Ejecutivas y Delegaciones Departamentales de Tránsito".



### **2.7.2. Policía Municipal de Tránsito (PMT)**

La Policía Municipal de Tránsito (PMT) es una institución eminentemente de carácter civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, la cual desempeña sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y la leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en lo que respecta a la circulación de toda clase de vehículos.

Su misión es realizar funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito dentro del distrito municipal de cada departamento de Guatemala, y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme la ley y el Reglamento de Tránsito.

Asimismo, tiene como visión lograr que en el municipio sobre el cual ejerce autoridad se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional, la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes. Algunas de sus funciones básicas son las siguientes:

- a.) Supervisar y regular el tránsito en el municipio correspondiente.
- b.) Montaje de operativos varios (alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, transporte urbano y extraurbano de pasajeros, verificación de documentos, taxis autorizados, etc.)
- c.) Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio



- d) Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos, así como a infraestructura, señalización y cambios de vías.
- e) Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados a la comuna.
- f) Verificar el cumplimiento del arbitrio municipal en materia de tránsito para vehículos de transporte especial como taxis, escolares, extraurbanos de rutas cortas, etc.

Podemos concluir que la Policía Municipal de Tránsito tiene a su cargo la dirección, la ejecución de mecanismos de control y administración del tránsito conforme lo estipula la Ley y el Reglamento de Tránsito. No obstante en relación a los vehículos de tres ruedas (moto-taxis) por carecer de regulación precisa, no cumplen ninguna de las funciones anteriormente indicadas y delegan la función de supervisión a los agentes de la Policía Nacional Civil.

Es obvio, que como resultado se generaliza un descontrol del tránsito en casi todos los municipios del país por el uso indebido de las vías públicas por los pilotos de moto-taxis, quienes en algunos casos carecen de licencia o son menores de edad. Por otro lado también ha dado origen a hechos delincuenciales porque no se ejerce el control adecuado ni se infracciona a los mismos.

El transporte público conlleva una responsabilidad enorme por los usuarios que transporta y le corresponde prestarlo al estado, ya sea por gestión directa o por concesiones dadas a particulares, de manera continua, permanente y principalmente



segura, por lo que se hace necesario un régimen jurídico que establezca las condiciones claras en que deba prestarse el servicio.

### **2.7.3. Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA)**

De conformidad con el Acuerdo gubernativo número 67-98 emitido el 11 de febrero del año de 1998, durante el gobierno presidencial del Licenciado Álvaro Enrique Arzú Irigoyen y el entonces Ministro de Gobernación el señor Rodolfo Mendoza, se delega a través del Organismo Ejecutivo la competencia de la administración del tránsito de vehículos a la Municipalidad de Guatemala, exclusivamente dentro de su respectiva jurisdicción, este traslado fuera convalidado por el Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala de fecha veintitrés de febrero del mismo año en beneficio de ésta.

Este mismo Acuerdo aclara: "...para la ejecución del ordenamiento territorial del municipio y la correcta aplicación de la Ley de Tránsito y su Reglamento, éste se debe organizar para regular el flujo vehicular y el estacionamiento en las vías públicas de su municipio; además, que para que se debe llevar a cabo este cumplimiento, esta municipalidad debe emitir las instrucciones adecuadas, que normen el flujo vehicular y el estacionamiento en el municipio de Guatemala, bajo la planificación, administración, organización, control y fiscalización de una entidad metropolitana que se encargue de regular el transporte y tránsito en el municipio y sus áreas de influencia urbana".



En base a esta delegación, con fecha 9 de diciembre de mil novecientos noventa y seis, el concejo municipal creó la Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito del municipio de Guatemala y su área de influencia urbana.

La entidad metropolitana reguladora de transporte y tránsito, conocida por sus siglas como EMETRA, es la encargada de lograr la eficiente prestación de los diferentes servicios de transporte registrados, a través de un marco jurídico, legal y ético, definiendo políticas de ordenamiento de tránsito promoviendo la educación vial.

#### **2.7.4. Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL)**

La Organización Mundial de la Salud (OMS), en su informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito del año 2004, determinó que las muertes por accidentes de tránsito ocuparon el noveno lugar en el año 1998 en causas de muerte a nivel mundial. Según el análisis del informe, las muertes por accidente de tránsito ocuparán en el año 2020 el tercer lugar en causas de muertes a nivel mundial, convirtiendo las muertes de tránsito en una epidemia.

Dentro de las recomendaciones que la OMS ha realizado para contrarrestar esta escalada en muertes se encuentran:

- a) Designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de protección vial.



- b) Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional, así como la capacidad de prevención.
- c) Preparar una estrategia y un plan de protección vial.
- d) Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema
- e) Aplicar medidas concretas para prevenir los accidentes y reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias, así como evaluar las repercusiones de estas medidas.
- f) Apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional.

Derivado de las recomendaciones de la OMS, en el año 2004 por medio del Acuerdo Ministerial número 1307-2004 del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se crea la Unidad de Protección Vial adscrita al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV); teniendo como objeto, la capacitación, formulación de proyectos, supervisión y vigilancia del cumplimiento de las normas existentes o que se creen con posterioridad relacionadas con la seguridad vial, la señalización de carreteras, la aplicación de normas relativas al mantenimiento y métodos de prevención de accidentes o desastres en todas las carreteras de la red vial de la República de Guatemala.<sup>13</sup>

En el año 2007 se crea la Dirección General de Protección y Seguridad mediante el Acuerdo Gubernativo 114-2007 de fecha 11 de abril de 2007, que reforma el Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y

<sup>13</sup> <http://www.provial.gob.gt/decreto13/memoria-de-labores-2014>: Pág. 2, (15 de octubre de 2014)



Vivienda, Acuerdo Gubernativo número 520-99 del 29 de junio de 1999, para ejercer de una manera más eficiente y eficaz las funciones que venía desempeñando la Unidad de Protección Vial.

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial es la institución encargada de contribuir al eficaz funcionamiento del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, coadyuvar con la autoridad de tránsito para garantizar la fluidez del tráfico vehicular, en los lugares en donde se estén ejecutando proyectos u obras de infraestructura a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; y asistir a los conductores del tránsito vehicular.

#### **2.7.5. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano (STP)**

De conformidad con el Artículo 67 del Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, "El municipio puede promover toda clase de actividades económicas, sociales, culturales, ambientales y prestar los servicios públicos necesarios..."; el crecimiento y desorden del número de vehículos y la concentración de los mismos en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, obliga a emitir disposiciones legales que regulen la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano, buscando el funcionamiento eficiente del mismo de manera integral.

Fue entonces, que el 14 de diciembre de 2009 mediante Acuerdo Municipal COM-42-2009, fue creado el reglamento para operación y prestación de servicios en el sistema integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala, cuya función



como lo expone el Artículo 3: "Le corresponde a la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano (conocida por sus siglas STP), siendo la dependencia creada por la Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala encargada de controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.

## **2.8. El estado y las municipalidades**

Según lo expresa el Artículo 8 de la Ley de Tránsito y el Artículo 5 de su reglamento: "El organismo ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, puede trasladar la competencia de la administración del tránsito a las municipalidades de la república que se encuentran en realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción".

Para que el organismo ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Así mismo, se responsabiliza por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de policía municipal de tránsito si careciere del mismo.

El consejo municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal. Este traslado, no comprende en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros,



registro de conductores y de vehículos y otros asuntos de observancia general. En consecuencia a las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.

El mismo cuerpo legal en su Artículo 9 determina que: "Dicha función también podrá ser solicitada por dos o más municipalidades para trabajar en forma conjunta en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes. En este caso las municipalidades interesadas deben suscribir, previamente un convenio de compromiso entre si y luego solicitaran al Ministerio de Gobernación el traslado de funciones".

#### **2.8.1. Juzgados de asuntos municipales**

La creación del Juzgado de asuntos municipales, se encuentra regulado en el Artículo 133 del Código Municipal, el cual regula lo siguiente: "**Creación del juzgado de asuntos municipales.** Para la ejecución de sus ordenanzas, el cumplimiento de sus Reglamentos y demás disposiciones, la municipalidad podrá crear, según sus recursos y necesidades, el juzgado de asuntos municipales, el cual funcionará bajo las órdenes directas del alcalde".

El Artículo 134 del mismo cuerpo legal establece la jurisdicción de los Juzgados de Asuntos Municipales así: "Ejercicio de la jurisdicción administrativa del juzgado. El juez de asuntos municipales ejercerá su autoridad en todo el ámbito territorial del municipio



de que se trate, conforme a las normas de este código y demás leyes ordinarias, y las ordenanzas, reglamentos y demás disposiciones municipales”.

### **2.8.2. Juzgados de asuntos municipales de tránsito**

El juzgado de asuntos municipales de tránsito se crea a través del Acuerdo del Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala de fecha veintitrés de febrero de mil novecientos noventa y ocho, el cual regula lo siguiente:

“Artículo 1. **Creación del juzgado de asuntos municipales de tránsito.** Se crea el juzgado de asuntos municipales de tránsito, el cual dependerá directamente del señor Alcalde Municipal”.

“Artículo 2. **Competencia.** El Juez de asuntos municipales de tránsito, tendrá competencia exclusivamente para conocer asuntos relacionados en materia de tránsito en todo el ámbito territorial del municipio de Guatemala; aplicando para los efectos legales consiguientes las normas del decreto 58-88 del Congreso de la República; la Ley de Tránsito y su reglamento; así como las ordenanzas y reglamentos municipales que regulan la materia”.

### **2.8.3. Procedimiento de la ejecución de la ley de tránsito en los municipios**

Con la descentralización, los municipios han fortalecido aspectos administrativos, pero en el caso del traslado de la función de la competencia de tránsito, se ha hecho sin la



correspondiente cesión de recursos financieros adecuados, sin la capacitación necesaria para que cada municipio empiece por lo menos a solicitar dicha delegación.<sup>14</sup>

La gestión del ejercicio de la función de tránsito, debe encararse bajo los principios de eficacia social, eficiencia administrativa y desarrollo social y económico para toda la comunidad, constituyéndose en una instancia que responda a las necesidades sociales que se plantean en su ámbito. Asimismo, deberán también tomar en cuenta los recursos personales, geográficos y de infraestructura con que cuenta cada municipalidad, en el entendido de que al tener el ejercicio de la función de tránsito, todos los ingresos que se obtengan en concepto de pago de infracciones de tránsito servirán para mejorar el funcionamiento del mismo.

Sin embargo, en lo que respecta a los servicios públicos de transporte de personas en la jurisdicción municipal, escasamente se han observado sistemas de control vial, la prioridad ha sido la imposición de arbitrios para otorgar permisos para la circulación de vehículos como buses, microbuses escolares, taxis y moto-taxis.

Pero en el tema de los vehículos de tres ruedas que son utilizados como transporte público local, es la Policía Municipal de Tránsito la responsable de ejercer el control y supervisión, pero ésta función resulta ser ineficaz, ya que cada día son más los automotores de este tipo que atascan las carreteras propiciando el desorden y en casos mas severos, la delincuencia, debido a que circulan sin restricción alguna.

---

<sup>14</sup> Memoria de labores del foro nacional de descentralización, Pág. 39 (20 de febrero de 1995)



#### **2.8.4. Aplicación de la ley de tránsito en los municipios**

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

Sin embargo, la ley no es clara, pues no especifica el tipo de recursos necesarios para el ejercicio de la función de tránsito, según parece, se refiere tanto a recursos humanos, intelectuales y de infraestructura, principalmente a los recursos económicos, de acuerdo al Artículo 100 del Código Municipal; pero no se ha tomado en consideración el recurso legal para los vehículos de tres ruedas.

En vista de que no están regulados en la ley de tránsito, se utiliza como procedimiento alternativo, acuerdos municipales, en un intento para ejercer control sobre ellos y otros servicios de transporte público. Estos no son unificados en todas las municipalidades lo que no permite que sean efectivos en la práctica. Dejan un gran vacío legal como por ejemplo: el tipo de licencia permitido para los pilotos de moto-taxis.

El gobierno central ha delegado toda la función del control de tránsito local a las municipalidades, pero no tomó en cuenta que las capacidades de los municipios son distintas entre sí.



Algunas no tienen ingresos económicos suficientes y solo cuentan con el aporte constitucional, por lo que les resulta muy oneroso hacerse cargo de su propio tránsito vehicular.

Por ende, se necesita una coordinación del estado con las municipalidades con el objetivo de obtener un financiamiento para poner en práctica la delegación del tránsito. El gobierno debe seguir transfiriendo competencias para descargar así sus funciones, pero otorgando los oportunos recursos económicos y legales, asumiendo el principio de subsidiaridad, por lo que sería conveniente que el estado provea a cada municipio de los elementos necesarios para que cada uno aplique la ley de tránsito eficientemente en su territorio”.<sup>15</sup>

## **2.9. El derecho vial**

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

---

<sup>15</sup> Borja, J. **Organización y descentralización municipal**, pág. 23.



Se puede deducir entonces, que la educación vial es obligatoria; legalmente las autoridades de tránsito deben incorporarla a los planes educativos en coordinación con el Ministerio de Educación, algo que no pasa ni ha pasado nunca en el país.

La falta de educación vial, es la principal causa por la que se cometen tantas infracciones y accidentes de tránsito, provocadas por conductores que no respetan las señales de tránsito, abusan de la velocidad, realizan maniobras temerarias e imprudentes, sobrecargando los automotores y no se respeta el derecho de paso a los peatones, especialmente a personas de tercera edad, personas con capacidades diferentes o discapacitadas, mujeres y niños.

En el caso especial de aquellos que prestan servicios públicos de transporte de personas o vehículos pesados, en condiciones ideales, se debe implementar de forma obligatoria un curso de educación vial, para que demuestren su capacidad, idoneidad y conocimiento de la ley de tránsito.

Actualmente solo los pilotos de taxis, escolares y buses urbanos especializados como el Transmetro y Transurbano reciben de parte de la municipalidad de Guatemala alguna información al respecto para que les sea otorgado el permiso correspondiente conocido como "tarjetón", no así en el resto de los Departamentos y municipios. Una iniciativa ejemplar es la implementada por la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Villa Nueva que a partir del 2015, impartirá un curso de educación vial a los conductores de buses y microbuses escolares de la región, pero de momento no es obligatoria.



Evidentemente los pilotos de moto-taxis carecen de toda preparación para el manejo de estos vehículos y hasta el momento no se les exige un curso de adiestramiento y educación vial.

Puesto que no hay regulación para que unifique las condiciones y forma en que este servicio deba prestarse en toda la República, son conducidos por adolescentes menores de edad, con el argumento de que se trata de una motocicleta, sin contar con la preparación adecuada y sin tomar en cuenta el riesgo que corre el usuario. Esto ha dado origen a otro problema que es la delincuencia, puesto que no hay registro de los pilotos, se dedican a despojar de sus pertenencias a los pasajeros muy fácilmente ya que no existe control sobre ellos.

La educación vial es necesaria en todas las categorías de conductores según el vehículo que manejan, para que se ordene de forma eficiente el tránsito, pero para ello, además de dotar a las municipalidades de herramientas legales, se debe adecuar las condiciones y recursos para la correcta aplicación de la ley de tránsito en sus territorios.

Todo esto implica adquirir conocimientos como ciudadano sobre lo que es una vía pública (tipos, características y partes), la seguridad vial (normas de circulación y señales de tráfico), los accidentes de tráfico (factores de riesgo, causas y consecuencias), los primeros auxilios y la movilidad sostenible; así como destreza en el comportamiento como peatón o como conductor. La educación vial sensibiliza socialmente, sobre todo a los más jóvenes, respecto a los comportamientos viales que



fomenten la convivencia, la tolerancia, la solidaridad, el respeto, la responsabilidad y favorezcan las relaciones humanas en la vía pública.<sup>16</sup>

En todo caso el servicio público municipal es atribuido a la instancia del poder municipal a cuyo cargo está el aseguramiento y control de la prestación del servicio; en Guatemala, está regulado en el Artículo 253 de la Constitución Política de la República de Guatemala, lo siguiente: "**Autonomía Municipal**. Los municipios de la República de Guatemala, son instituciones autónomas. Entre otras funciones les corresponde...c) Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios". Esto incluye idealmente el fomento a la educación vial.

---

<sup>16</sup> Álvarez González FJ, González Briones E, Robledo de Dios T (coordinadores). **Cuaderno didáctico sobre educación vial y salud 2004**. Pág. 23





## CAPÍTULO III

### 3. El servicio público

#### 3.1. Generalidades

El servicio público es una organización del estado bajo el control del mismo, cuyo objetivo es la realización de una tarea de utilidad pública de manera continua y regular, de conformidad con un régimen de derecho público.

#### 3.2. Origen del servicio público

La idea del servicio público empieza a conformarse, de manera vaga e imprecisa en Francia y en España, en la primera mitad del siglo XIX; aunque desde la centuria anterior se hubiese utilizado la locución "servicio público". Primeramente en Francia, emerge en el ámbito jurisprudencial como un subproducto de la deslinde de competencias. Mientras que en España es también un producto marginal originado al regularse la desamortización de los bienes eclesiásticos. En ambos casos propician de manera relevante la gestación y el desarrollo de la idea del servicio público entre otros factores que se pueden citar:

- a) La teoría de la separación de poderes o separación de funciones del poder público.
- b) La separación de la jurisdicción administrativa de la judicial.
- c) El desarrollo tecnológico que entraña la revolución industrial.



- d) La secularización de las actividades eclesiásticas relativas a la salud, educación y bienestar social.
- e) La apertura al público de la posta real.
- f) La desamortización de los bienes eclesiásticos.
- g) El intervencionismo del Welfare State o estado de bienestar.
- h) La creación de una jurisdicción administrativa separada de la jurisdicción judicial y de la administración activa.
- i) La necesidad de dar fundamento a la jurisdicción judicial de la administrativa activa.
- j) La necesidad de contar con una pauta para el reparto de competencias entre los órganos administrativos y judiciales.

Una vez configurada la idea del servicio público, tanto el legislador como el juzgador empezaron a referirse a ella como si fuese un concepto plenamente conocido generalmente aceptado e indiscutido; otro tanto hizo el teórico del derecho. Sin embargo, era indebido el manejo de la expresión "servicio público" como una idea universalmente aceptada, cuando apenas era una noción en ciernes, muy distante de alcanzar claridad y precisión necesitada de aclararse, precisarse y definirse, como se puede apreciar en la noción propuesta en el último tercio del siglo XIX por Marcelo Martínez Alcubilla, al señalar: "Se conoce bajo la denominación de servicios públicos lo que están llamados a satisfacer cualquiera de las necesidades u obligaciones del estado".<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Fernández Ruiz, Jorge. **Servicios públicos municipales**. Pág. 96.



En la tarea definitoria del servicio público participaron un gran número de autores, lo que lejos de precisar la noción respectiva produjo confusión, pues se formularon tantas definiciones de servicio público como autores se ocuparon de él, por cierto en diferentes sentidos y con criterios distintos. "De ahí que una de las nociones capitales del derecho administrativo, como es la del servicio público, sea asimismo una de las más discutidas, por lo cual en opinión de varios autores, es difícil que exista una noción o idea más imprecisa que la relativa al servicio público".<sup>18</sup>

La similitud existente entre diversas nociones de servicio público elaboradas por diferentes autores permite advertir tres grandes vertientes en la formulación de la noción de servicio público, cada una de las cuales le asigna desigual dimensión y distinto peso; atendiendo a la importancia que le confiere, se pueden resumir en orden decreciente las siguientes:

- a) Teoría propuesta por León Dugit, que considera al servicio público como "toda actividad que deba ser asegurada, reglada y controlada por los gobernantes".
- b) Teoría formulada por Gastón Jéze, conforme a la cual el servicio público viene a ser "toda actividad de la administración pública".
- c) Teoría promovida por Maurice Hauriou, que entiende al servicio público como "una parte de la actividad de la administración pública".

---

<sup>18</sup> *Ibid.* Pág. 97.



Estas teorías dan un aporte importante de lo que en la actualidad se entiende por servicio público, en virtud de que coinciden en que es una actividad de la administración pública en toda su forma de organización y debe estar reglado y controlado por la misma.

### 3.3. Definición del servicio público

“Servicio público es toda actividad técnica destinada a satisfacer una necesidad de carácter general, cuyo cumplimiento uniforme y continuo deba ser permanentemente asegurado, reglado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un mutable régimen jurídico exorbitante del derecho privado, ya por medio de la administración pública, bien mediante particulares facultados para ello por autoridad competente, en beneficio indiscriminado de toda persona”.<sup>19</sup>

El servicio público es: “Una actividad encaminada a satisfacer necesidades colectivas básicas o fundamentales, mediante prestaciones individualizadas, sujetas a un régimen de Derecho Público, que determina los principios de regularidad uniformidad, adecuación e igualdad. Esta actividad puede ser prestada por el estado o por los particulares (mediante la concesión)”.<sup>20</sup>

Es la actividad desarrollada por una institución pública o privada de forma directa o indirecta con el fin de satisfacer una necesidad social determinada.

<sup>19</sup> Fernández, Op. Cit. Pág. 121.

<sup>20</sup> Acosta Romero, Miguel. *Teoría general de derecho administrativo*. Pág. 737



“El servicio público es un servicio técnico que se presta al público de una manera regular y continua, para la satisfacción de una necesidad pública y por una organización pública no lucrativa”.<sup>21</sup>

#### 3.4. Elementos del servicio público

Para Hariou, mencionado por Penagos, establecen los siguientes elementos:

- a) **Organización pública.** El servicio público es un organismo compuesto de autoridades administrativas que representan el elemento poder, y de funcionarios, empleados o agentes de ejecución que representan el elemento competencia técnica. Ambos autoridad y agente, están unidos y ordenados por reglamentos y circulares que los determinan y sancionan”.<sup>22</sup>
- b) **Servicio técnico.** Quiere decir que en todo servicio público debe existir una técnica; la actividad jurídica puede estar asociada a la actividad técnica, desde que una no excluye a la otra.
- c) **Satisfacer una necesidad pública.** El servicio prestado debe satisfacer una necesidad de interés general. No puede organizar servicios públicos para satisfacer intereses particulares.
- d) **Regular y continuo.** Es lo que hace visible la idea de servicios, es decir, dar al público comodidad.

<sup>21</sup> Fraga, Gabino. *Op. Cit.* Pág. 20

<sup>22</sup> Penagos Gustavo. *Curso de derecho administrativo.* Pág. 258.



- e) **Prestado al público.** Es decir a todos los habitantes considerados individualmente iguales, razón que motiva la organización de los servicios públicos.

### 3.5. Características principales del servicio público

Según la doctrina y el ordenamiento jurídico que los rige, los rasgos más resaltantes de los servicios públicos pueden ser:

- a) **Necesidad.** Es la decisión por parte del estado de declarar servicio público a determinada actividad.
  
- b) **La entidad.** Se prestará a través de un organismo o ya sea centralizado, descentralizado o concesionado o por medio de concesión y que en todo momento estará sujeto a leyes que cuiden la correcta satisfacción del servicio.
  
- c) **Igualdad.** También llamada uniformidad, la igualdad es consustancial a todo servicio público y estriba en el trato igual o uniforme que debe darse indiscriminadamente a todos sus usuarios, sin que ello impida establecer diversas clases o categorías de usuarios, siempre y cuando dentro de cada categoría se de trato igual a todos los comprendidos en la misma.
  
- d) **Generalidad.** Consiste en la posibilidad de que toda persona lo use, previa satisfacción de los requisitos señalados en su normativa jurídica, sin más límite que la capacidad del propio servicio.



e) **Regularidad.** El servicio público debe ser prestado de acuerdo a las normas legales o reglamentarias que rijan su prestación y no en forma arbitraria, significa que la categoría del interés general genera la aplicación de los procedimientos de derecho público a la prestación de los mismos.

f) **Continuidad.** Significa que en ningún momento debe ser interrumpida. El servicio público por ser tal y afectar al interés público, debe ser prestado de manera que satisfaga las necesidades que tiene que cubrir.

Si el servicio público principalmente aquellos que son esenciales presenta irregularidad, o sea, en la inobservancia de las normas contractuales que regulan su prestación, independientemente de la responsabilidad del prestador del mismo, también puede haber culpa de la autoridad a cuyo cargo está su control y vigilancia dando lugar a la intervención del estado conforme el Artículo 120 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Contra una y otra puede intentar acción legal el usuario del servicio, en caso de irregularidad del mismo; por ello tiene razón Georges Vedel, cuando afirma: "Esta acción contractual dirigida contra el que administra el servicio, que puede ser concesionario, no supone un obstáculo para los recursos abiertos contra la administración de que depende el servicio y fundados en el desconocimiento por parte de la misma de sus propias obligaciones de control del servicio".<sup>23</sup>

---

<sup>23</sup> Valencia Carmona, Salvador. **Educación, ciencia y cultura.** Pág. 122.



### 3.6. El servicio público municipal

Los servicios públicos se pueden clasificar en generales, regionales, municipales, coincidentes y coexistentes, según las instancias gubernamentales a que corresponda el aseguramiento y el control del servicio.

Estamos frente a un servicio público general o nacional, cuando su aseguramiento, regulación y control queda a cargo del gobierno general del país, entre cuyos servicios públicos podemos citar entre otros, el del suministro de energía eléctrica, teléfonos y correos.

Por su parte entonces, el servicio público municipal es el atribuido a la instancia del poder municipal a cuyo cargo está el aseguramiento y control de la prestación del servicio; en Guatemala como se mencionó anteriormente, en el Artículo 253 de la Constitución Política de la República de Guatemala se preceptúa lo siguiente: **"Autonomía Municipal.** Los municipios de la República de Guatemala, son instituciones autónomas. Entre otras funciones les corresponde... c) Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios".

Este aspecto de autonomía, libera de la carga de atender y supervisar los servicios públicos municipales al gobierno central, dando la oportunidad de que sean los municipios quienes en conjunto con sus habitantes y vecinos, se establezcan la forma más eficiente para la prestación de los mismos.



Esto atendiendo a lo que regula el Artículo 72 del Código Municipal donde expresa:  
“**Servicios públicos municipales.** El municipio debe regular y prestar los servicios públicos municipales de su circunscripción territorial y, por lo tanto, tiene competencia para establecerlos, mantenerlos, ampliarlos y mejorarlos, en los términos indicados en los artículos anteriores, garantizando su funcionamiento eficaz, seguro y continuo y, en su caso la determinación y cobro de tasas y contribuciones equitativas y justas. Las tasas y contribuciones deberán ser fijadas atendiendo los costos de operación, mantenimiento y mejoramiento de calidad y cobertura de servicios”.

La creación de los servicios públicos procede por disposición de la Constitución Política de la República o por previsiones de ley. Crear un servicio público significa que el estado ha decidido suministrar prestaciones directas o indirectas a la colectividad a través de sus órganos. En cuanto a la forma de establecimiento y prestación de los servicios municipales, el Artículo 73 del mismo ordenamiento legal indica: “Los servicios públicos municipales serán prestados y administrados por:

- a) La municipalidad y sus dependencias administrativas, unidades de servicio y empresas públicas.
- b) La mancomunidad de municipios según regulaciones acordadas conjuntamente.
- c) Concesiones otorgadas de conformidad con las normas contenidas en este código, la Ley de Contrataciones del Estado y los reglamentos municipales”.



### **3.7. La prestación de servicios públicos**

#### **3.7.1. Por medio de gestión directa**

La gestión directa es la forma en la cual el servicio público lo lleva a cabo la misma administración centralizada o descentralizada, de conformidad con sus reglamentos y normas administrativas, o sea, tomando a su cargo de manera privativa su gestión y sin la participación de los particulares, pero sí con la ayuda de los funcionarios y empleando recursos técnicos y financieros.

#### **3.7.2. Por medio de gestión indirecta**

La gestión indirecta cuenta con dos distintas clases de prestación de servicios públicos y ocurre atendiendo consideraciones de tipo económico y financiero, debido a que el estado no cuenta con recursos para la prestación directa de los servicios públicos y entonces se los confía a los particulares o bien les da participación en dichos aspectos.

#### **3.7.3. Contrato de gestión de servicios públicos**

Se trata de un contrato en el que la Administración contratante encomienda a un contratista la gestión de un servicio de su competencia. La ley excluye expresamente los supuestos en que tal competencia se encomienda a un organismo público o a una sociedad de derecho privado de titularidad pública.



## CAPÍTULO IV

### 4. Concesiones del transporte público

#### 4.1. Definición de concesión

Se deriva del latín "concessio", el vocablo castellano concesión se explica cómo acción y efecto de conceder, que a su vez significa dar, otorgar, hacer, merced y gracia de una cosa.

De acuerdo al Acta 40-2012 de la Municipalidad de San Pedro La Laguna, Sololá, en su Artículo 4 inciso b) lo define así: "Concesión: Es la facultad que tiene la municipalidad para otorgar a personas individuales o jurídicas, autorización para que por su cuenta debida responsabilidad, presente el servicio de transporte colectivo dentro del municipio, bajo el control de las autoridades correspondientes".

Por su parte el inciso c, define al Concesionario: "Es la persona individual o jurídica, que mediante concesión otorgada por la municipalidad presta el servicio de transporte colectivo dentro del municipio. Por último el inciso d), se refiere al Propietario: "Es la persona individual o jurídica que legalmente tiene el derecho o dominio sobre una o varias unidades de transporte colectivo".



En términos jurídicos, puede explicarse la concesión como el mecanismo mediante el cual, quien tiene la titularidad de determinadas atribuciones y facultades o de ciertos bienes y derechos, delega su ejercicio o aprovechamiento a favor de un tercero.

La concesión se emplea en el derecho privado, lo mismo que en el derecho público, por abarcar actos de distinta naturaleza encaminados a conferir derechos a sus beneficiarios, por lo cual, para lograr su mejor entendimiento, conviene dividirla, en atención al concedente, en administrativas y en mercantiles. Las primeras son otorgadas por la administración pública y se subdividen en **las de aprovechamiento o explotación de los bienes del estado, las de obra pública y las de servicio público**; las segundas se le confiere a particulares en ambos casos versan sobre facultades y derechos atribuidos al concedente. Y las terceras, aquellas mediante un contrato mercantil, para la prestación de servicios.

#### **4.2. La concesión administrativa**

La concesión administrativa es el medio creado por el estado para entablar relaciones con diferentes instituciones a fin de ofrecer al pueblo una serie de actividades o la explotación de ciertos recursos del estado a particulares, a fin de que éstos se encarguen de organizarlas, mantenerlas y desarrollarlas, mediante un contrato administrativo. Tal es caso del transporte colectivo, que según el Artículo 131 la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: "...Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental...llenados los requisitos legales correspondientes por el



solicitantes...” Hay muchos tipos de concesiones, entre ellas se pueden citar las siguientes:

- a) **De autorización:** Es un acuerdo de naturaleza judicial a través del cual una persona asume la facultad de ejercer una determinada función que tiene como finalidad un efecto en la comunidad civil.
  
- b) **De permiso:** Una autorización que da la autoridad a una parte competente para hacer una determinada cosa. Es hacer uso de un derecho de explotación de servicios o bienes durante un tiempo.
  
- c) **De licencia:** Una autorización administrativa a través de la cual el estado brinda la posibilidad a una persona de desarrollar una determinada actividad, luego de comprobar la invulnerabilidad de sus instalaciones de asegurarse que dicha actividad no traerá consecuencias nocivas para la comunidad.

“La concesión administrativa es el negocio jurídico a través del cual el estado cede a una empresa o individuo potestades para el uso de una pertenencia de dominio público o para la explotación de un servicio público bajo determinadas cláusulas”. Por ello en algunos casos se requiere de un contrato como requisito esencial para determinar las condiciones propias del servicio, forma en que éste debe prestarse a la población y sanciones en caso de incumplimiento.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> <http://definición.de/concesion/#ixzz3lOvh91iZ> (2008-2015)



La concesión de servicio público se puede entender como la cesión temporal de su gestión hecha por la administración pública a favor de un particular, a efecto de que éste se encargue de ella, por lo cual percibe una remuneración, sometiendo a la regulación, control y vigilancia del poder de policía.

Gerges Vedel lo define así: Se trata de un procedimiento mediante el cual una persona pública, llamada autoridad otorgante, confía a una persona física o moral, llamada concesionario, la misión de gestionar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio".<sup>25</sup>

#### 4.3. La concesión municipal

El Artículo 74 del Código Municipal lo define de esta manera: "**Concesión de servicio público municipal.** La municipalidad tiene facultad para otorgar a personas individuales o jurídicas, la concesión de la prestación de servicio públicos municipales que operen en su circunscripción territorial, con excepción de los centros de acopio, terminales de mayoreo, mercados municipales y similares, mediante contrato de derecho público y a plazo determinado, en el que se fije la naturaleza y condiciones del servicio y las garantías de funcionamiento a las que se refiere el Artículo 75 del mismo cuerpo legal. Asimismo deberá estipularse que el reglamento municipal para la prestación del servicio, forma parte del contrato de concesión".

---

<sup>25</sup> Fernández. *Op. Cit.* Pág. 178.



En todo caso, el plazo de duración de la concesión no podrá ser superior de veinticinco (25) años; pudiendo ser prorrogable. El plazo será fijado en cada caso, de acuerdo con la cuantía e importancia de la inversión, tomando en cuenta el interés municipal y el de los usuarios e inquilinos.

El Concejo Municipal fijará, además, las contribuciones municipales y tasas derivadas del contrato que percibirá del concesionario.

#### **4.4. Naturaleza jurídica de la concesión del servicio público**

En lo que concierne a la naturaleza jurídica de la concesión del servicio público, se ha convertido en uno de los temas intensamente debatidos en el derecho administrativo, en torno al cual inicialmente se inscribieron dos criterios antagónicos, ambos reflejados tanto en la doctrina como en el derecho positivo y en la jurisprudencia.

Conforme a uno de tales criterios el primero establece que se trata de “un contrato”, donde deben quedar previamente estipuladas las cláusulas exorbitantes previstas para el servicio y consecuencias legales por incumplimiento; regularmente establecidas previamente por el estado.

En cambio, la tesis contraria la considera como un acto administrativo; con posterioridad surgió una tercera interpretación que en una posición ecléctica, asigna a la concesión de servicio público la calidad de acto mixto; ésta es la que prevalece en la actualidad.



#### **4.5. Otorgamiento de concesiones para el transporte público**

El Artículo 183 de la Constitución Política de la República de Guatemala, al referirse a las atribuciones del presidente de la república establece: "...k) Someter a la consideración del Congreso para su aprobación y antes de su ratificación, los tratados y convenios de carácter internacional y los contratos y **concesiones sobre servicios públicos**".

Asimismo, el Código Municipal en el Artículo 32, se refiere a la facultad que tienen las municipalidades para otorgar a personas individuales o jurídicas, la concesión para la prestación de servicio que operen exclusivamente en su jurisdicción, mediante contrato de derecho público y a plazo determinado en el que se fije la naturaleza y condiciones del servicio y las garantías de funcionamiento.

El mismo cuerpo legal establece en el Artículo 33 otras condiciones de la concesión y a la vez determina que la concesión debe quedar formalizada mediante un contrato.

#### **4.6. El contrato de transporte de personas**

El contrato de Transporte se encuentra regulado en el Código de Comercio, Decreto número 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, específicamente en el Artículo 794, el cual lo define así: "El Contrato de Transporte, el porteador se obliga, por cierto precio a conducir de un lugar a otro, pasajeros o mercaderías ajenas que deberán ser entregadas al consignatario.



En Guatemala se regulan dos tipos clases de transporte:

- a) Contratos de Transporte de Personas y
- b) Contratos de Transporte de cosas

Pero para tema de investigación se abarcará únicamente el Contrato de Transporte de Personas. Dentro de las características principales son: es un contrato típico, bilateral, consensual, oneroso, conmutativo, principal.

#### **4.6.1. Elementos del contrato de transporte**

##### **a) Personales**

“El Porteador”: Es la persona individual o jurídica que contrae la obligación de conducir al pasajero de un lugar a otro. Para que el porteador pueda prestar el servicio necesita autorización previa (derecho de línea) de la Dirección General de Transportes, perteneciente al Ministerio de Economía, cuando se trata de transporte extraurbano; o de las autoridades municipales, cuando se trata de trasportación urbana.

El Código Municipal establece que el transporte urbano es un servicio público que las municipalidades pueden prestar discrecionalmente. En cuanto al funcionamiento de la empresa del porteador le son aplicables la Ley de Trasportes (Decreto 253 del Congreso de la República de Guatemala) y el código Municipal; así como los reglamentos y ordenanzas que se dicten para la adecuada efectividad de la ley.



Ello incluye el precio del transporte, rutas, horarios, cargas impositivas, arbitrios y cumplimiento de requisitos, etc. Mientras que el pasajero, su interés radica en que se le conduzca de un lugar a otro, conforme las estipulaciones con que se ofrece el servicio; y como ya están establecidas de antemano, se considera que en la mayoría de los casos es un contrato por adhesión, ya que el usuario se traslada al punto más cercano que le convenga según el recorrido del vehículo.

#### **b) Reales**

Es el valor o precio del pasaje que el porteador tiene derecho a cobrar y el pasajero obligación de pagar. Este precio o pasaje se encuentra determinado en interés público y no puede ser alterado sin autorización previa de las dependencias administrativas que correspondan. Si la transportación no obedece a la explotación de una línea autorizada, por ser negocios ocasionales, este precio va a resultar de un convenio entre las partes contratantes.

#### **c) Formales**

El Contrato Mercantil se puede probar en forma muy flexible, el transporte se encuentra sujeto a la formalidad del boleto o billete que el porteador está obligado a entregar al pasajero como prueba del contrato celebrado, en el que se establecen puntos y horarios de salida y entrada.



#### **4.6.2. Particularidades del contrato de transporte de personas**

##### **a) Responsabilidad del porteador en cuanto al pasajero**

En la ejecución de un contrato de transporte de personas, el porteador puede devenir en sujeto responsable de pagar daños y perjuicios aun cuando sea de forma transitoria. Esta responsabilidad se refiere, tanto a los daños y perjuicios que se causen al pasajero, como los que sufre un tercero como consecuencia de la actividad de transporte, con fundamento en las disposiciones del Artículo 800 del Código Civil en materia de responsabilidad civil.

##### **b) Responsabilidad del porteador en cuanto al equipaje**

Los daños que ocasiona la transporte pueden recaer también en el equipaje del pasajero. Si el valor del equipaje fue declarado al momento de celebrarse el contrato, esa suma sirve de parámetro para determinar la cuantía del daño a pagar.

#### **4.7. Control y vigilancia municipal en materia de tránsito**

En el caso de los servicios públicos municipales directamente a cargo de la administración pública municipal, se encuentra regulada en el Artículo 253 de la Constitución Política de la República de Guatemala, en su inciso c... "Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de



sus fines propios”; por su parte la función pública contralora le compete al Alcalde Municipal, de conformidad con el Código Municipal, que en su Artículo 53 establece: “Atribuciones y obligaciones del alcalde... inciso e) Dirigir, inspeccionar e impulsar los servicios públicos y obras municipales”.

En lo que concierne al tránsito local, las municipalidades hacen un esfuerzo casi infructuoso para dar solución a la creciente cantidad de vehículos de tres ruedas, pero además de las facultades que le otorga la ley, no es suficiente si no se considera que necesitan dotarlas de herramientas técnicas y legales, además de la implementación de sistemas de control efectivos en su conjunto.

#### **4.8. Regulación para la concesiones de vehículos de tres ruedas**

En lo referente a concesiones del servicio público de moto-taxis, no existe actualmente una regulación propia de la ley de tránsito, o que la misma involucre de manera unificada a las municipalidades para solventar la creciente demanda del servicio. Por ende cada órgano estatal por medio del concejo municipal ha realizado normativas para las concesiones para la autorización de la prestación del servicio local.

Para prestar el servicio de transporte colectivo de taxi y moto-taxi, es necesario obtener la concesión apropiada y extendida por la municipalidad, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en dicho cuerpo legal.



Por ejemplo, la municipalidad de San Pedro La Laguna Sololá mediante Acta 40-2012 Punto Tercero, realiza un reglamento para regular el servicio de transporte colectivo de taxis y moto-taxis, conforme la competencia que se establece el Artículo 68 inciso d y e Artículo 72 que se refiere a los servicios públicos municipales.

Otro caso es el de la Municipalidad de Jerez Jutiapa, que en su reglamento municipal para regular el servicio de taxis y moto-taxis, conforme lo establece el Artículo 8 de la Ley de Tránsito estipula el ejercicio de la función de tránsito por las municipalidades, decide en su Artículo 24 que las concesiones serán otorgadas por un período de tres años, por medio de un dictamen favorable del Concejo Municipal.

El Concejo Municipal de la Municipalidad de Mazatenango Suchitepéquez, mediante el Acuerdo 02-2012, decide aprobar y emitir el Reglamento de Tránsito de Moto-taxis de su localidad, fijando el recorrido y el número adecuado de unidades que considere prudentes para la prestación del servicio. Delegando según el Artículo 5 al departamento de tránsito de la municipalidad la función de reportar ante el Juzgado Municipal de Tránsito, todas las infracciones cometidas.

Es importante señalar que en cuanto al usuario, el Artículo 9 estipula la seguridad y comodidad del pasajero: "Todo usuario del servicio de moto-taxis, tiene derecho a viajar seguro y cómodamente instalado, sin que a nadie le sea permitido restringir o menoscabar este derecho, pero también tiene la obligación de no incurrir en actitudes que perjudiquen el buen servicio, molestando a terceros o provocando problemas dentro del vehículo que los transporte".



#### 4.9. Formas de extinción de la concesión del servicio público

Antes de analizar las formas de extinción de la concesión del servicio público, es necesario definir acerca de la anulación de la misma, que en rigor no es una forma de extinguirla, pues no se puede extinguir lo que no existe; y la anulación equivale a suprimir del ámbito jurídico, como si nunca hubiera existido la concesión, lo cual se realiza mediante un trámite de anulación, al que de manera equivocada también se le conoce como revocación en el derecho positivo y en la doctrina de diversos países.

La anulación de la concesión de servicio público por vicios de ilegitimidad no merece tener repercusión en los bienes de propiedad del frustrado concesionario, que debieran quedar afectos a la concesión, toda vez que éstos seguirán siendo propiedad del particular que aspiraba a ser concesionario, porque no hay lugar a la reversión de los mismos a favor del municipio, ya que la anulación tiene por no otorgada la concesión, en consecuencia no hay bienes afectos a ella ni concesionario.

En cuanto a las formas extintivas, el carácter temporal de la concesión, predica como forma ordinaria de la extinción de la concesión por el transcurso del plazo previsto para su duración a la que se suman las formas extraordinarias como:

- a) **El rescate:** A diferencia de la revocación propiamente dicha, que se realiza por razones de legalidad, el rescate es una modalidad de la revocación efectuada por motivos de interés público o general, a efecto de que el municipio asuma la prestación directa del servicio público respectivo, mediante una resolución unilateral



del concedente que extingue la concesión de servicio público, en ejercicio de la facultad otorgada por la ley, sin que el concesionario haya dado motivo para ello.

- b) **La caducidad:** El incumplimiento de las obligaciones impuestas en la ley y en la concesión misma al concesionario del servicio público es la rescisión, la cual procede cuando el concedente y concesionario convienen adoptarla de común acuerdo, sin responsabilidad para ninguno de ellos, por muy variados motivos, como pueden ser los de fuerza mayor y de imposibilidad sobrevenida, entre otros. También por vencido el plazo para el cual fue hecha la concesión, por ejemplo: el Artículo 75 del Código Municipal estipula que la concesión no será superior a 25 años.
  
- c) **La rescisión:** Ésta puede tener lugar sin que el concedente y el concesionario convengan en ello, habida cuenta que tanto uno como otro pueden demandar, ante tribunal competente, la rescisión de la concesión por incumplimiento de las obligaciones de su contratante, para de esa manera dar por extinguida la concesión.
  
- d) **Intervención de los servicios públicos:** Otra forma de extinguir los servicios públicos prestado por particulares es mediante la intervención del estado, facultad que le confiere el Artículo 120 de la Constitución Política de la República de Guatemala, que establece: "...El estado podrá, en caso de fuerza mayor y por el tiempo estrictamente necesario, intervenir las empresas que prestan servicios públicos esenciales para la comunidad, cuando se obstaculizare su funcionamiento".



Asimismo, el Artículo 76 del Código Municipal se refiere a la intervención de los servicios municipales donde estipula: ..."Sin perjuicio de lo que establece la Constitución Política de la República y de las responsabilidades civiles y penales en que incurra el concesionario, la municipalidad tiene la potestad de intervenir temporalmente el servicio público municipal, que administre y preste deficientemente, o que deje de prestarse sin autorización alguna, o en el que se falte a las ordenanzas y reglamentos municipales o las obligaciones contraídas por el concesionario en el contrato correspondiente". Estableciendo como causas para revocar la concesión:

- 1) Cuando el Concejo Municipal declare que es lesiva a los intereses del municipio.
- 2) Por violación de disposiciones relativas al orden público y al interés social.
- 3) Por incumplimiento de disposiciones de carácter general o local, relativas a la salud e higienes públicas y protección del medio ambiente.
- 4) Cuando las deficiencias del servicio no sean subsanables por el procedimiento previsto.

#### **4.10. Otras causas de extinción de la concesión**

Se señalan en la doctrina, como otras causas de extinción de la concesión del servicio público, además de las ya mencionadas, la quiebra y la muerte del concesionario; más, en rigor. La quiebra da lugar a la caducidad, mientras que en el caso de la muerte del concesionario existe la posibilidad, en algunas legislaciones, de que los herederos se conviertan en los nuevos concesionarios del servicio público respectivo.



## CAPÍTULO V

### 5. Importancia de regular los vehículos de tres ruedas en Guatemala

#### 5.1. El vehículo de tres ruedas como medio de transporte público

En la actualidad hay puntos de vista contradictorios con respecto a si los vehículos de tres ruedas son automóviles o motos. Debido a que por su naturaleza, hay de diferentes capacidades, estilo, cilindraje y uso que se les da a los mismos.

Al respecto, el Decreto 273-98 del congreso de la República que contiene el Reglamento de Tránsito en su Artículo 7 numeral 67) define: **"Motocicleta:** Vehículo automotor de dos o tres ruedas operada por manubrio". Y el Artículo 79 estipula: **"Bicicletas y Motobicicletas de Carga:** 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".

En cuanto al uso de un vehículo de esta naturaleza para que sea utilizado para el transporte de personas no se encuentra regulado en dicho cuerpo legal, sin embargo se le considera un medio de transporte público, siendo muy utilizado en casi todos los municipios de la República, en solución al problema del transporte público y la creciente demanda de usuarios.



### **5.1.1. Definición del vehículo de tres ruedas**

El vehículo de tres ruedas es aquel automotor que para su desplazamiento utiliza un eje principal de dos ruedas y una direccional de una rueda; o viceversa. Su capacidad y funcionalidad, depende de su tamaño y cilindraje, ya que hay desde bicicletas, motocicletas y vehículos, hasta camiones de 3.5 toneladas. Pueden ser utilizados como transporte de carga o pasajeros.

En Guatemala, es muy común identificar que los vehículos de tres ruedas son utilizados como medio de transporte de personas y se les llama **“moto-taxis”**; sin embargo, aunque en una menor cantidad, también hay vehículos de carga de tres ruedas, pequeños y livianos.

### **5.1.2. Origen del vehículo de tres ruedas en Guatemala**

En Guatemala ahora es común visualizar en casi todo el territorio nacional vehículos ciclomotores de bajo cilindraje, circulando por calles y avenidas de toda la República, utilizados principalmente para transporte de personas. Se les ha denominado popularmente como “toritos”, porque sobresale la parte delantera, o bien “tuc tuc”, por el sonido de su motor. Y debido a que se han vuelto un medio de transporte común que intenta solucionar la escasez del transporte colectivo, equivocadamente se les ha nombrado “moto-taxis”.



El término “moto-taxi” es definido por el diccionario de Real Academia Española como “motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos” a cambio de dinero de la misma forma que un taxi. Sin embargo, **nuestra legislación no contiene este término** y existe una laguna legal con respecto a la aprobación para ser utilizados como transporte público.

El ahora llamado moto-taxi, tuc tuc o torito, tiene su origen en la industria automotriz tailandesa, su nombre verdadero es Thai Sam Lor, pero la mayor parte es manufacturada en India. Esta motocicleta de tres ruedas fue inventada en 1959 por el tailandés Leun Pongsopon, quien modificó un vehículo de tracción humana llamado tri-shaw. En 1960 se le adaptó un motor japonés y su acogida fue tan grande que el gobierno tailandés emitió una ley para controlar su circulación como transporte colectivo. Tailandia comenzó a fabricar sus propios sam lors en 1972.

Llegaron a nuestro país en la década de 1990, el mayor importador fue la empresa Mayor Servicios, Sociedad Anónima (MASESA), bajo la marca BAJAJ, posteriormente otras compañías como MOTOLANSA distribuye la marca PIAGGIO y la empresa MOTOIMPORT. No pudieron competir con el fuerte tráfico capitalino, sin embargo empezaron a tomarse en cuenta como una buena alternativa para la escasez del transporte público ya que su diseño permite transportar hasta 3 personas sin incurrir en paradas constantes.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> [http://www.prensalibre.com/edicion\\_impresa/PDF\\_02052010\\_PREFIL20100502\\_0001.pdf](http://www.prensalibre.com/edicion_impresa/PDF_02052010_PREFIL20100502_0001.pdf). **Reportaje Especial, Prensa Libre**. Págs. 3 y 4, (2 de mayo de 2010).



Al final fueron quedando relegados a viajes dentro de colonias o rutas cortas que no cubre el servicio de autobuses urbanos, con una tarifa accesible e inmediata en relación a un taxi y no tienen que cumplir con horarios o rutas establecidos. Su costo oscila aproximadamente entre Q. 5.00 y Q. 20.00, dependiendo de la distancia. Y su mayor demanda ha sido en la provincia, pero también es utilizado en el distrito central.

Según la Asociación Nacional de Desarrollo Integral de Moto-taxis de Guatemala (ANADIMOGUA), el incremento de estos vehículos es muy considerable en todo el país, siendo utilizados como medio de transporte, lo cual representa una facilidad de locomoción y un ahorro en el costo del pasaje para los usuarios, quienes lo consideran de suma importancia porque son flexibles para transitar y han creado fuentes de trabajo. Actualmente no hay registro que demuestren con exactitud la cantidad de vehículos que circulan en todo el país, pero su uso sigue en aumento.

### **5.1.3. Características principales de los vehículos de tres ruedas**

- a) Están fabricados con lámina encajuelada (similar a la de los automóviles).
- b) Tiene motor 4 tiempos, 200 centímetros cúbicos, enfriamiento por aire, 4 velocidades, chasis, flechas, transmisión trasera y amortiguadores.
- c) No tienen puertas laterales.
- d) Tiene capacidad para transportar a tres personas.



- e) Su velocidad máxima es de 65 kilómetros por hora.
- f) Posee timón de manubrios y frenos expansión hidráulica en las tres llantas.
- g) Utilizan llantas ring ocho, que incluye una adicional de repuesto.
- h) Soporta un peso de 770 libras.
- i) Funciona con gasolina y hace un promedio de 120 kilómetros por galón.

#### **5.1.4. Ventajas de los vehículos de tres ruedas**

- a) **Agilidad y rapidez:** Conducido dentro de los límites de velocidad permitidos en la ley, un vehículo automotor de tres ruedas puede desplazarse más rápidamente en sitio de alta congestión en menos de la mitad del tiempo. En áreas rurales puede hacerlo en caminos de terracería, veredas, callejones, donde no circulan los automóviles.
- b) **Bajo consumo de combustible:** Debido a que tienen el motor potente de muy bajo cilindraje.
- c) **Fácil acceso:** No pierden tiempo en las colas o lugares estrechos ya que son vehículos versátiles pequeños y muy fáciles de maniobrar.



- d) **Economía en las tarifas:** A diferencia del servicio de los buses urbanos, el mototaxi presta un servicio de transporte de pasajeros de puerta a puerta, por un costo mínimo.
- e) **Rentables y generadores de empleo:** Su accesibilidad para hacerse propietario de uno de estos vehículos, permite que sean muchas personas las que se dediquen a este negocio, mejorando sus ingresos económicos y en algunos otros casos, hacerse de una flotilla de moto-taxis.
- f) **No se encuentran sujetos a rutas fijas:** El usuario no debe acondicionarse a una ruta específica como sucede con el servicio urbano y extraurbano. Al contratar el servicio decide a donde llegar ajustando la tarifa.

#### 5.1.5. Desventajas de los vehículos de tres ruedas

- a) **Son inseguros:** En vista que no tienen puertas laterales no ofrece protección para el pasajero, principalmente en épocas de lluvia.
- b) **Inestables:** Son propensos a volcaduras si no se saben maniobrar correctamente o por exceso de carga de pasajeros o bultos.
- c) **Conducción temeraria:** En la mayoría de casos son conducidos por menores de edad de forma imprudente sin respetar las señales de tránsito.



- d) **Carecen de control:** Son causa de accidentes porque no cumplen con las regulaciones de tránsito.
- e) **Falta de regulación:** No están contenidos en la ley para el transporte de personas.
- f) **No cuentan con seguro por daños a terceros o accidentes:** El servicio vulnera las garantías de protección al usuario.
- g) **Constituyen competencia desleal para el servicio colectivo urbano de transporte:** En vista que no hay control completo del servicio de moto-taxis, muchos se consideran piratas ya que circulan sin autorización afectando los ingresos del servicio de buses urbanos y extraurbanos.

## 5.2. Autoridad responsable en materia de tránsito para moto-taxis

Es importante señalar, que la Policía Municipal de Tránsito (PMT) es el órgano competente que tiene a su cargo la dirección, control y administración del tránsito conforme a la ley y el reglamento de tránsito.

Su misión es realizar funciones especializadas como agentes de la autoridad de tránsito dentro del distrito municipal de cada departamento en Guatemala, desempeñándose con apego a la Constitución Política de la República y las leyes relacionadas con la seguridad pública.



Y su visión es lograr que en el municipio sobre el cual ejerce autoridad, tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional, la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes.

No obstante, en lo que respecta a los vehículos de tres ruedas, esa función es casi nula, pese a que hay un número considerable de estas unidades en casi todo el territorio nacional. Y este número sigue en aumento.

La función de cada municipalidad, se ha enfocado principalmente en recaudar los arbitrios por concepto de permisos otorgados para permitir la circulación de los vehículos de tres ruedas utilizados para el transporte de personas, pero ha olvidado prestar la debida atención al tema del ordenamiento vial, la supervisión y control de los denominados moto taxis.

Se puede afirmar con toda certeza, que estos vehículos circulan libremente en todo el territorio nacional, sin restricciones de tránsito, causando molestias a otros conductores y a los usuarios, provocados por la carencia de mecanismos de control de la Policía Municipal de Tránsito.

Entre los incidentes más comunes están:

- a) No hay operativos para verificar las condiciones de los vehículos.
- b) Permisibilidad de la autoridad de tránsito para que éstos sean conducidos por adolescentes.



- c) No se respetan las vías y señalizaciones de tránsito.
- d) Circulan en calzadas de alta velocidad, principalmente en el interior del país.
- e) Exceso de carga de los vehículos, llevando más de tres pasajeros.
- f) En algunos casos no hay registro de los vehículos ni de los conductores.
- g) No hay control en las tarifas de cobro a usuarios.
- h) Conducción temeraria entre los otros vehículos que circulan en las vías.
- i) Paradas repentinas en áreas no permitidas, dejando a los usuarios a media calle.
- j) El piloto lleva a uno o más acompañantes a los costados.
- k) La falta de control propicia la delincuencia de quienes se hacen pasar por pilotos autorizados.
- l) No cuentan con seguro por daños personales o los ocasionados en accidentes hacia terceros.
- m) La Policía Municipal de Tránsito no infracciona a estos vehículos.

Con base al estudio realizado, se puede concluir que el transporte público es un servicio que corresponde prestarlo al estado, ya sea por gestión directa o por concesiones dadas a particulares (como es el caso de los moto-taxis), de manera continua, permanente y segura, pues conlleva traslado de personas de un lugar a otro a cambio de una tarifa impuesta por el concedente, por lo tanto, se hace necesario un régimen jurídico que establezca las condiciones claras en que debe prestarse el servicio por seguridad de sus usuarios. En caso contrario se corre el riesgo de una inconstitucionalidad.



### 5.3. Mecanismos de protección para el usuario

El Artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula: “**Deberes del Estado**. Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la república la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona...”

“El principio de seguridad jurídica que consagra este precepto constitucional, consiste en la confianza que tiene el ciudadano, dentro de un estado de derecho, hacia el ordenamiento jurídico; es decir, hacia el conjunto de leyes **que garantizan su seguridad** y demanda que dicha legislación sea coherente e inteligible; en tal virtud, las autoridades en el ejercicio de sus facultades legales, deben actuar observando dicho principios, respetando las leyes, principalmente la ley fundamental...”<sup>27</sup>(sic)

Con fundamento en el Artículo 275 de la Constitución Política de la República de Guatemala, donde se refiere a las atribuciones del Procurador de los Derechos Humanos, principalmente en el inciso c), que literalmente expresa: “...Investigar toda clase de denuncias que le sean planteadas por cualquier persona, sobre violaciones a los Derechos Humanos...” la Procuraduría de Derechos Humanos, en un intento por atender las constantes denuncias presentadas por usuarios agredidos y violentados en sus derechos provocado por el mal servicio público de transporte, crea la Defensoría de Usuarios de Transporte Público, a fin de poder darle seguimiento a los casos y deducir responsabilidades civiles y penales.

---

<sup>27</sup> Corte de Constitucionalidad. **Gaceta No 61, expediente No. 1258-00**. Pág. 8, (Sentencia 10-07-01).



La Defensoría de Protección a Usuarios del Transporte Público tiene por objeto fiscalizar a las entidades responsables de velar de forma integral por los derechos de los usuarios del transporte público, tanto urbano como extraurbano, establecidos y garantizados por el ordenamiento jurídico del país. Sus funciones específicas son las siguientes:

- a) Dirigir las acciones de supervisión de los distintos entes públicos encargados en materia de transporte público del Estado de Guatemala, incluyendo las municipalidades de todo el país.
- b) Convertirse en un ente facilitador de las gestiones individuales y colectivas que en materia de derecho de los usuarios al transporte urbano y extraurbano de naturaleza pública realicen las distintas organizaciones de la sociedad ante el Estado de Guatemala.
- c) Facilitar los procedimientos internos con el personal designado a su cargo, incluyendo gestiones con las Direcciones de la Institución.
- d) Fortalecer mediante acciones de seguimiento institucional y verificación formal de las acciones en materia de los derechos específicos de los usuarios del transporte público, en especial los de discapacidad, tercera edad, niñez, mujer, adolescencia y juventud.



- e) Promover todas aquellas acciones de naturaleza preventiva que puedan requerir la intervención del estado en cuanto al desarrollo de los derechos de los usuarios del transporte público.

Sin embargo, en lo que respecta al servicio prestado por los vehículos de tres ruedas, no hay regulación alguna que brinde protección al usuario que aborda estas unidades y que garantice que sus garantías constitucionales serán debidamente resguardadas por el estado.

Hay abusos constantes por pilotos de estas unidades que van desde el cobro de las tarifas, principalmente en horas nocturnas, agresiones verbales, riesgos por el manejo imprudente, maltrato a personas de la tercera edad, mujeres y niños, peleas con otros pilotos por el pasaje, hasta los hechos delictivos como robos y asaltos; y en casos extremos, la muerte tanto de pilotos y usuarios, por ser víctimas de extorsiones y de la delincuencia común.

Además se debe tomar en cuenta que el diseño del vehículo representa un alto riesgo a volcaduras y accidentes por su mal manejo; y por las noches en carreteras y sitios oscuros son difíciles de visualizar por otros conductores, lo que deja vulnerable a los usuarios.

En ese contexto, bajo la idea que el servicio prestado por moto-taxis representa un servicio público hacia la población en general, **permitido y autorizado** por las municipalidades, se debe hacer mención en dicha regulación, que éstos también



forman parte de la defensa de las personas ante cualquier arbitrariedad suscitada que vaya en contra de sus derechos individuales, ya que este es uno de los principales pilares de los Derechos Constitucionales, "el derecho a la protección e integridad de las personas".

#### **5.4. Análisis comparativo de la licencia permitida para pilotos implementada por algunas municipalidades**

Uno de los temas más controvertidos para tener algún tipo de control sobre la circulación de moto-taxis, ha sido la de establecer el tipo de licencia requerido al piloto para permitir la autorización de concesiones municipales en donde el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito, no hace mención alguna para esta clase de automotores. Por ello, haré referencia de la normativa local que algunas municipalidades han implementado para hacer notar este conflicto:

- a) La Municipalidad de Mazatenango en su reglamento de moto-taxis, Artículo 24 establece: **"Mayoría de Edad de Piloto:** Los conductores de los moto-taxis en ningún caso serán menores de 18 años, caso contrario se detendrá el vehículo y será conducido al predio municipal". Asimismo el Artículo 26, define el tipo de licencia: "Los conductores de moto taxis deberán contar con licencia **tipo M** (moto)". Además se incluye una licencia municipal que indique la aprobación satisfactoria de cuatro módulos de instrucción impartidos por técnicos en la materia.



- b) La Municipalidad de Jerez Jutiapa, en su Reglamento Municipal para la Regulación del Servicio de Taxis y Moto-taxis en su localidad, en su Artículo 8 inciso e), que se refiere a los requisitos necesarios para otorgar la concesión del servicio estipula: "Presentar fotocopia y original de las cédulas de vecindad y licencias vigentes de los pilotos, estas deberán ser como mínimo del **tipo B** (liviana).
- c) La Municipalidad de Fray Bartolomé de las Casas, Alta Verapaz, según Acta número 089-2012, pone en vigencia el Reglamento para la prestación de servicio de Transporte Individual de Pasajeros denominado Moto-taxis, en el cual define en su Artículo 6 numeral 1: "**MOTOTAXI**. Vehículo automotor de tres ruedas con capacidad para transportar tres pasajeros más el conductor". En cuanto al piloto, el Artículo 13, determina: El moto taxi autorizado para el servicio deberá ser manejado por la persona que reúna los siguientes requisitos: "1) Que este autorizada con licencia expedida a su nombre y por la autoridad competente; 2) Que la licencia se encuentre vigente; 3) Cuidar su presentación personal..."; lo cual no deja en claro que tipo de licencia es el permitido.
- d) La Municipalidad de San Pedro la Laguna, mediante Acta Municipal 40-2012, decreta autorizado el Reglamento Municipal del Servicio de Taxis y Moto taxis para el municipio, en el Artículo 8 inciso e), que la concesión del servicio municipal define: "Presentar como mínimo las fotocopias y original del Documento Personal de Identificación (DPI) del propietario y licencia vigentes de los pilotos, estos deben ser: Tipo B (liviana) para taxis y **Tipo M (moto) para Moto-taxis**".



- e) Por su parte la Municipalidad del municipio de San Miguel Petapa no tiene un reglamento, pero por medio del juzgado de asuntos municipales, dentro de los requisitos para otorgar concesiones a quienes desean prestar servicio de moto-taxis en la región, deben presentar copia de la licencia de conducir del piloto autorizado por el propietario, la cual puede ser indistintamente de tipo **M** (moto) o **C** (particular).
  
- f) En lo que respecta a la ciudad de Guatemala, en fecha 16 de septiembre de 2014, la comuna municipal mediante el acuerdo COM-15-2014, publica en el Diario Oficial la reglamentación para moto-taxis en el distrito central, en ella se estipula novedades como pintar las unidades de color amarillo, conducidos únicamente por pilotos mayores de 18 años, que hayan aprobado un curso de educación vial impartido por la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA).

Esta situación y la divergencia de regulaciones, según se muestran en los ejemplos anteriores, que se refieren al tipo de licencia permitido para los pilotos de moto-taxis, es común en casi todas las municipalidades del país. Lo mismo sucede con otros aspectos referentes a las tarifas, rutas y cantidad de pasajeros permitidos.

Es importante señalar que aunque se han hecho cambios al reglamento de tránsito, el problema de regular la circulación de los vehículos de tres ruedas (moto-taxis) ha pasado desapercibido, principalmente en el tema de la portación de licencia, por lo que requiere ampliar el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito para solventar esta situación.



### **5.5. Importancia de la licencia profesional para pilotos de moto-taxis**

El servicio actual que prestan los "moto-taxis" carece de una regulación legal general que establezca con claridad el tipo de licencia permitido para los conductores, lo que ocasiona incertidumbre al momento de requerir los documentos al propietario para la autorización de rutas. Por su parte el agente municipal de tránsito desconoce el documento de debe portar el piloto poniendo especial atención únicamente a que el mismo se encuentre vigente.

Aduciendo que se trata de una motocicleta, con anterioridad se ha mencionado que algunas municipalidades permiten que el piloto porte una licencia de tipo M (moto), lo que hace permisible que menores de edad (mayores de 16 años) puedan manejarlos según lo establece el Artículo 26 del Reglamento de Tránsito Decreto 273-98 del Congreso de la República de Guatemala. Esto deja en un alto margen de vulnerabilidad al usuario, ya que el conductor carece de experiencia y responsabilidad, además que es inimputable al momento de suscitarse un accidente.

Y aunque algunas otras municipalidades establecen como requisito la licencia tipo B (liviana), ésta aún es impráctica ya que no se trata de un vehículo de carga sino de transporte de pasajeros.

Como todos los servicios públicos relativo al transporte de personas, tal es el caso del transporte colectivo, taxis y escolares, es requisito indispensable la licencia profesional (tipo A), debido al riesgo que corre las personas que transportan. Y el hecho que el



conductor es idóneo por capacidad y experiencia en el manejo de vehículos. Este requisito debe implementarse para los pilotos de moto-taxis, reformando el artículo 23 del Reglamento de Tránsito, donde se refiere al tipo de licencias, estableciendo lo siguiente:

“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 colectivo (urbano y extraurbano)”. Deberá agregársele: “...y moto-taxis”.

A este respecto el Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece que: “Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública y por lo tanto gozan de la protección del estado todos los servicios de transportes comerciales y turísticos, sean terrestres, marítimos o aéreo...”

#### **5.6. Relación de la ley de tránsito y los acuerdos municipales para hacer eficaz su funcionamiento**

El Artículo 6 del decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala establece: **Organización.** “El Ministerio de gobernación mediante acuerdo gubernativo organizara el departamento de tránsito...”; también mediante acuerdo ministerial se creará y organizará la policía de tránsito como parte integrante de la policía nacional, y con funciones especializadas de tránsito a la cual le corresponderá aplicar la presente ley...”



Y el Artículo 8 del mismo cuerpo legal regula: **Del ejercicio de la función del tránsito por las municipalidades.** "El organismo ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este artículo".

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

Pero en esa actividad municipal, muy poco se ha hecho para detener el exceso de vehículos que circulan sin supervisión en sus localidades. Basándose en este fundamento legal, en un intento fallido por atender los problemas de tránsito que se suscitan por el incremento considerable de moto-taxis en Guatemala, las municipalidades se han dado a la tarea de promulgar acuerdos municipales que permiten supletoriamente reglamentar los permisos de circulación local, implementando requisitos mínimos necesarios para tener algún control sobre ellos.



Sin embargo, esta normativa municipal no se encuentra implementada en todos los Municipios de la República, ni tampoco es uniforme en aquellas que si lo tienen, lo que genera ventajas y desventajas a los usuarios por las tarifas autorizadas y a los propietarios de los vehículos por la cantidad que pagan por la autorización del permiso, lo que permite cierto manejo de influencias y corrupción para otorgar las líneas del servicio.

Por ende, si bien es cierto se le puede delegar a las municipalidades la administración del tránsito local, es necesario dotar de herramientas legales para hacer eficiente dicha función, pero en el caso de los vehículos de tres ruedas, primero se les debe de considerar como un "servicio público de transporte", ya que transportan personas a cambio de una tarifa; y por último, es sumamente importante y necesario hacer una reforma a la ley de tránsito y su reglamento, para delimitar claramente su funcionamiento, principalmente las cualidades de los pilotos, a fin deducir responsabilidades en caso de un incidente vial.

Regularmente la acción tomada por el gobierno al emitir acuerdos gubernativos que se refieran a la regulación del tránsito, es una salida improvisada que se origina por algún acontecimiento de trascendencia social que afectan la colectividad (como los accidentes de transporte pesado, o los operativos de control por los días de asueto); o bien, se vuelven un tema amarillista en las noticias (como los asaltos constantes a buses y asesinatos de delincuentes en motocicleta); donde bajo la presión de los medios sociales, toman decisiones que no vienen a solventar los verdaderos problemas de fondo.



Si bien, es cierto que los acuerdos municipales solucionan temporalmente el problema de los "moto-taxis" en su localidad, no tienen el alcance que proporcionaría la ley, que es la obligatoriedad y generalidad. Asimismo, se podría sancionar a quienes no cumplan con la función de supervisión y control de estos vehículos.

#### **5.7. Importancia de reformar la ley de tránsito y su reglamento**

El crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas y el desmedido aumento del combustible hace necesaria la modernización de la legislación de tránsito en cuanto a reconocer otros medios de transporte público que beneficie a la población de escasos recursos.

Es el caso de los "moto-taxis", que son utilizados en toda la república por ser una opción barata de transporte y que cubre rutas donde el transporte colectivo no llega, pero éstos no se encuentran regulados. Por ende, es obligación del estado garantizar la seguridad de las personas a través de ordenamiento jurídico congruente a la realidad nacional.

Y para cumplir con ese objetivo, es necesario hacer notar la importancia de reformar la Ley de Tránsito, **Decreto 132-96** del Congreso de la República de Guatemala, la cual debe contener lo siguiente:



El Artículo 18, el cual se sugiere que deba quedar así: **"De los vehículos.** Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanentemente u ocasionalmente por la vía pública incluyéndose los vehículos destinados al servicio público, los livianos de tres o cuatro ruedas o similar denominados "moto-taxis", sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes:

...Inciso b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos; en el caso de los vehículos livianos y "moto-taxis" su capacidad de plazas será determinada tomando como base la capacidad especificada por el fabricante, para lo cual las municipalidades realizarán las revisiones del caso y establecerá un máximo, principalmente los que sirven de transporte público...

...Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito así como las que determine pertinentes las municipalidades, incluyendo el transporte público".

El Artículo 20: **"Vehículos destinados al transporte público.** Bajo pena de cancelar la autorización, permiso o concesión correspondiente o simplemente de prohibir el ejercicio de la actividad, las personas individuales o jurídicas que presten servicios de transporte público deberán actualizar cada año en el Departamento de Tránsito la información siguiente: a)...; b)...; c)...



...El informe actualizado, deberá ser enviado por el Departamento de Tránsito y las Municipalidades, a la comisión de Transporte del Congreso de la República, con la finalidad de que se verifique el cumplimiento de la actualización.

El Artículo 29: "**Del seguro.** Todo vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley. El ministerio de gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos; así como para el transporte urbano, extraurbano y moto-taxis que prestan servicio público".

En cuanto al **Decreto 273-98** del Congreso de la República de Guatemala que contiene el actual Reglamento de Tránsito, se considera reformar lo siguiente:

El Artículo 7: "**Definiciones.** Para la correcta interpretación de este reglamento y los efectos del mismo, cuando se utilicen las expresiones siguientes, se entenderán así: (Agregar entre los incisos 68 y 69)...**Moto-taxi:** Vehículo automotor de tres ruedas con capacidad para transportar tres pasajeros más el conductor a cambio de una tarifa". (Agregar entre los incisos 108 y 109)... "**Vehículo colectivo:** Es el vehículo automotor Taxi y Moto-taxi destinado al transporte de personas de acuerdo a la capacidad predeterminada por el fabricante".



En el Artículo 23. "**Tipos de Licencia.** 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: taxis y moto-taxis de transporte público".

Artículo 74. "**Paradas de Taxis y Moto-taxis.** Los vehículos de alquiler (taxis) y moto-taxis que prestan servicio público, pueden parar en cualquier lugar, para cargar o descargar pasaje, siempre y cuando tomen las precauciones debidas, cumplan con las normas y señales establecidas y la actividades de ascenso o descenso se desarrollen en un tiempo menor a dos minutos, salvo que el taxi o moto-taxi se ubique en un espacio de estacionamiento permitido".

Esta actualización a la ley de tránsito y su reglamento permitirá con toda certeza, dotar de herramientas legales a las Municipalidades en toda la República que se utilizan estos vehículos, considerando que va en aumento el número de vehículos de tres ruedas y su utilización como medio de transporte público.





## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En conclusión se enumeran los hallazgos encontrados en la presente investigación empezando por la falta de un reglamento municipal para regular los vehículos de tres ruedas en los Municipios de San Miguel Petapa y Villa Nueva. Para otorgar las concesiones de servicio público, únicamente llenan los requisitos que establece el juzgado de asuntos municipales, sin embargo éstos no son homogéneos. En cuanto a la licencia permitida para el piloto para otorgar la concesión del servicio, no tienen claro cuál debe ser la correcta, debido ya que la norma legal sustentada en el Artículo 23 del Decreto 273-98 del Congreso de la República de Guatemala no lo especifica por lo que el servicio puede ser autorizado si presentan licencia de moto, particular o liviana. En ese sentido, se pudo observar que muchos de estos conductores son adolescentes.

La Policía Municipal de Tránsito de la jurisdicción de Villa Nueva y San Miguel Petapa es el órgano competente en materia de tránsito, sin embargo no realiza operativos de control y verificación de moto-taxis durante el año, quiénes circulan sin restricción alguna. No hay mecanismos de protección al usuario, que incluya una tabla de tarifas por distancia, restricción del número de pasajeros permitido en las unidades y respeto hacia personas de tercera edad, niños o mujeres.

Por ende, es importante que la Ley de Tránsito sea actualizada y reformada con el fin regular los vehículos de tres ruedas; y con ello, que las municipalidades cuenten con elementos jurídicos para otorgar concesiones y el cumplimiento de la función de supervisión y control de los mismos.





## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ GONZÁLEZ F.J., Robledo de Dios, González Briones (coordinadores). **Cuaderno didáctico sobre educación vial y salud**. Madrid, España: Editado por el Ministerio de Educación y Ciencia, 2004.
- ACOSTA ROMERO, Miguel. **Teoría general del derecho administrativo**. México, D.F. México: Ed. Porrúa, S. A., 1988.
- BADELL MADRID, Rafael. **Régimen de las concesiones administrativas**. Especial referencia a los estados y municipios. Valencia, Venezuela: Ed. Universidad Católica Andrés Bello, 2004.
- BORJA, J. **Organización y descentralización municipal**. España: Ed. Cooperación, 1987.
- BULL, Alberto. **Congestión de Tránsito: El problema y cómo enfrentarlo**. Santiago de Chile, Chile: Ed. CEPAL, 2003.
- BULL, Alberto. **Concesiones viales en América Latina; situación actual y perspectivas**. Santiago de Chile, Chile: Ed. Naciones Unidas, 2004.
- CABANELLAS TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. 14ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta 14ª edición, 2000.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Revisada, actualizada y ampliada por Luis Alcalá-Zamora y Castillo. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1979.
- CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I**. 1ª ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Orión, 2006.
- CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo parte especial**. 5ª ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Orión, 2005.
- DE LEÓN, Luis. **Educación vial en Guatemala, instructivo al alcance de todos**. Guatemala, Guatemala: Tipografía Nacional, 1997.
- DIEZ MANUEL, María. **Derecho administrativo**. México, D.F. México: Ed. Ediciones, 1989.
- FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge. **Servicios públicos municipales**. 1ª ed. México D.F. México: Ed. Porrúa, S.A., 2002.
- FRAGA, Gabino. **Derecho administrativo**. México D.F. México: Ed. Porrúa, S.A., 1989.



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

HERRERA HERMOSILLA, Claudio. **Regulación del transporte extra urbano**. (s.l.i): (s.e), (s.f).

<http://www.badellgrau.com/?pag=25&ct=102> (27 de agosto de 2004).

<http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-automovil-enguatemala.html> (27-09-2011).

<http://www.mundoyomotor.com/mm105/10672315640.htm> (08-02-2006).

[http://www.prensalibre.com/edicion\\_impresa/PDF\\_02052010\\_PREFIL20100502\\_0001.p](http://www.prensalibre.com/edicion_impresa/PDF_02052010_PREFIL20100502_0001.p)  
df. Reportaje Especial Prensa Libre. Págs. 3 y 4 (2 de mayo de 2010).

LAROUSSE. **Pequeño Larousse ilustrado**. Barcelona, España: Ed. S.L. Mallorca, 2014.

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

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales**. 28ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Helaista, 2001.

PENAGOS, Gustavo. **Curso de derecho administrativo**. Colombia: Ed. Librería Profesional, 1982.

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

VALENCIA CARMONA, Salvador. **Educación, ciencia y cultura**. 1ª ed. México D.F. México: Ed. Talleres de Formación Gráfica, S. A., Universidad Autónoma de México, 2002.

VENDRELL TORNABELL, Montserrat y Hugo Haroldo Calderón Morales. **Manual de derecho administrativo, una perspectiva desde los ordenamientos jurídicos de Guatemala y España**. España: Ed. Universidad Autónoma de Barcelona, España, 2002.



**Legislación:**

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

Corte de Constitucionalidad. **Gaceta No 61, expediente No. 1258-00.** Sentencia 10-07-01. Pág. 8

**Ley de Contrataciones del Estado.** Decreto 57-92 del Congreso de la República de Guatemala, 1992.

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

**Ley de la Policía Nacional Civil.** Congreso de la República de Guatemala, Decreto Número 11-97, 1997.

**Ley de Tránsito.** Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, 1996.

**Código de Comercio de la República de Guatemala.** Decreto 2-70 del Congreso de la República, 1970.

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

**Creación del Juzgado de Asuntos Municipales y de Tránsito.** Acuerdo del Concejo Municipal de fecha 23 de febrero de 1998.

**Creación de la Policía Municipal de Tránsito.** Acuerdo del Concejo Municipal de fecha 4 de marzo de 1998.

**Reglamento de la Ley de Tránsito,** Acuerdo Gubernativo 273-98 del Presidente la República de Guatemala, 1998.

**Reglamento de la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y su Área de Influencia Urbana.** Acuerdo del Concejo Municipal del Municipio de Guatemala, Departamento de Guatemala, 1997.

**Reglamento de Tránsito de Moto Taxis de la Ciudad de Mazatenango Suchitepéquez,** Concejo Municipal de la Municipalidad de Mazatenango, del Departamento de Suchitepéquez, 2012.

**Reglamento Municipal para la regularización del servicio de taxis y moto taxis en el Municipio de Jerez, Departamento de Jutiapa.** Concejo Municipal de la Municipalidad de Jerez, Departamento de Jutiapa, 2012.



**Reglamento Municipal del servicio de taxis y moto-taxis para el Municipio de San Pedro la Laguna, Departamento de Sololá.** Municipalidad de San Pedro la Laguna, Departamento de Sololá, Acta 40-2012 punto tercero, 2012.

**Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el Municipio de Guatemala.** Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala, Departamento de Guatemala acuerdo COM-15-2014, 2014.

**Reglamento para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros denominado mototaxis, del Municipio de Fray Bartolomé de las Casas, Departamento de Alta Verapaz.** Municipalidad Fray Bartolomé de las Casas, Alta Verapaz, Acta Número 089-2012, 2012.

**Reformas al Reglamento de la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana.** Acuerdo del Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, Departamento de Guatemala No. COM. 009, 1998.