

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



**ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA FICCIÓN LEGAL DEL VEHÍCULO INFRACTOR
CONTENIDA EN LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO**

JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2015

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

**ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA FICCIÓN LEGAL DEL VEHÍCULO INFRACTOR
CONTENIDA EN LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, septiembre 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 Jose Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Mario Roberto Méndez Alvarez
VOCAL V:	Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic. Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidenta:	Licda. Marisol Morales Chew
Secretario:	Lic. José Eduardo Cojulúm Súmala
Vocal:	Lic. Byron Oswaldo Cruz López

Segunda Fase:

Presidenta:	Licda. Magda Gil Barrios
Secretario:	Lic. Javier Osvaldo Villatoro Morales.
Vocal:	Lic. Gamaliel Sentés Luna

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

Lic. Rodolfo Arturo Franco Castillo
Abogado y Notario



Guatemala, 4 de noviembre de 2011

Señor:

Lic. Carlos Manuel Castro Monroy
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad.



Licenciado Castro Monroy:

Atentamente me dirijo a usted para hacer de su conocimiento que en cumplimiento de providencia de esa jefatura, de fecha veintiuno de julio del año dos mil diez, he asistido con carácter de Asesor o Consejero de Tesis al Bachiller **JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS**, en la elaboración del trabajo intitulado:

“ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA FICCIÓN LEGAL DEL VEHÍCULO INFRACITOR CONTENIDA EN LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO”

Al finalizarse la elaboración del mismo, atentamente le informo:

- a) Que dicho trabajo se realizó bajo mi inmediata asesoría, durante su elaboración le hice al autor recomendaciones y sugerencias con respecto a la bibliografía que debió ser consultada en la materia, así como sobre el cumplimiento de los requisitos que exige el reglamento respectivo para trabajos de tesis.
- b) La investigación en mención propone un interesante análisis jurídico doctrinal, de las sanciones administrativas de tránsito y en especial de las multas, su método de imputación actual y el mecanismo de coacción para el cumplimiento de las mismas tal y como está regulado en la actual Ley y Reglamento de Tránsito.
- c) En el trabajo de investigación, se aplicó correctamente la metodología inductiva, deductiva y analítica, al desarrollar un análisis de los conceptos jurídicos fundamentales que componen el ordenamiento de tránsito guatemalteco, lográndose de esta forma establecer en donde se configuraba la figura ficticia legal del vehículo infractor, dentro del articulado de dichas normativas.

Calle 6-12 zona 1, Edificio Valenzuela oficina 403, cuatro nivel
Ciudad de Guatemala.
Teléfono 2253-6654



Lic. Rodolfo Arturo Franco Castillo
Abogado y Notario



- d) La tesis del postulante se compone de cinco capítulos con sus respectivas conclusiones y recomendaciones, siendo estas últimas redactas en congruencia y con fundamento a la bibliografía empleada, pues se evidencia la consulta de autores nacionales y extranjeros, así como de legislaciones análogas que regulan todas aquellas actividades relacionadas con el tránsito de vehículos y personas en las vías públicas, lo cual da sustento al estudio y análisis de las ficciones legales y en especial a la del vehículo infractor, que forma el fondo de la presente investigación.
- e) Por tal razón, al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo treinta y dos (32) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, opino que el presente trabajo puede ser aceptado para seguir con el trámite correspondiente para su revisión.

Y, encontrando que el referido trabajo cumple con los señalamientos de orden reglamentario normados por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, no tengo impedimento en emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, al trabajo desarrollado por el bachiller JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS, para que el mismo sea aprobado, impreso y discutido como tesis de graduación en examen público, por esa Casa de Estudios Superiores.

Sin otro particular, atentamente,

Rodolfo Arturo Franco Castillo
ABOGADO Y NOTARIO

RODOLFO ARTURO FRANCO CASTILLO
ASESOR DE TESIS
COL. 5758

Calle 6-12 zona 1, Edificio Valenzuela oficina 403, cuatro nivel
Ciudad de Guatemala.
Teléfono 2253-6654

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

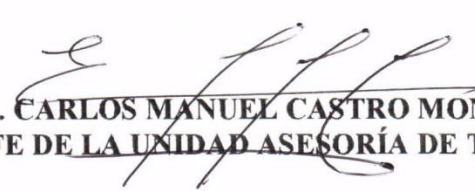
Edificio S-7, Ciudad Universitaria
Guatemala, C. A.



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

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A): **ROLANDO RENÉ DE LEÓN
CUÉLLAR**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante:
JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS, Intitulado: **“ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA
FICCIÓN LEGAL DEL VEHÍCULO INFRACTOR CONTENIDA EN LA LEY Y
REGLAMENTO DE TRÁNSITO”**.

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


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



cc.Unidad de Tesis
CMCM/ jrvch.



Lic. Rolando René de León Cuéllar
Abogado y Notario



Guatemala, 13 de marzo de 2,012

Licenciado:

Carlos Manuel Castro Monroy
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad.



Licenciado Castro Monroy:

Por este medio hago de su conocimiento que en cumplimiento de providencia de esa jefatura, de fecha veinte de enero del año dos mil doce, he Revisado el trabajo de Tesis del Bachiller **JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS**, denominada:

**“ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA FICCIÓN LEGAL DEL VEHÍCULO INFRACTOR
CONTENIDA EN LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO”**

Al finalizarse la revisión del mismo, atentamente le informo:

Que le hice al autor recomendaciones y sugerencias sobre el cumplimiento de los requisitos que exige el reglamento respectivo para trabajos de tesis, dentro del ámbito académico de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Con base en el análisis y revisión de la metodología utilizada por el postulante de la tesis, al desarrollar los distintos temas y subtemas que componen la misma, se logra determinar que entiende el postulante por figura ficticia legal de vehículo infractor, y como está hipotéticamente configurada dentro del ordenamiento de tránsito guatemalteco, señalando todos aquellos artículos de dichas normativas, que dan cabida para la formulación de las hipótesis del trabajo de investigación realizado.

7Avenida 7-78 zona 4, Edificio Centroamericano,
Oficina 1005, Ciudad de Guatemala.
Teléfono 2331-1697/2332-4615.
E-mail rdeleon@dhv_ca.com



Lic. Rolando René de León Cuéllar
Abogado y Notario



La revisión del presente trabajo de investigación evidenció la consulta de autores nacionales y extranjeros, así como de legislaciones semejantes que regulan todo lo relativo al tránsito, fundamentando el estudio y análisis realizado con motivo de las ficciones legales y en especial de la que el postulante denomina "ficción legal del vehículo infractor".

Del escrutinio realizado al trabajo investigativo doctrinal contenido en la tesis del postulante, se estableció que el mismo se desarrolla amplia y exhaustivamente el plan de investigación, concretándose a su justificación, al planteamiento del problema y a los objetivos del mismo, de tal forma que, reúne los requisitos fundamentales adecuados y pertinentes inherentes a la materia jurídico legal objeto de análisis.

Por tal razón, al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo treinta y dos (32) del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, emito el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, al trabajo elaborado por el bachiller JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS, para que el mismo sea aprobado, impreso y discutido como tesis de graduación en examen público, por esa Casa de Estudios Superiores. Sin otro particular, atentamente,

LIC. ROLANDO RENÉ DE LEÓN CUÉLLAR
REVISOR DE TESIS
COL. 3144

Rolando René de León Cuéllar
ABOGADO Y NOTARIO

7Avenida 7-78 zona 4, Edificio Centroamericano,
Oficina 1005, Ciudad de Guatemala.
Teléfono 2331-1697/2332-4615.
E-mail rdeleon@dhv_ca.com



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 26 de junio de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante JULIO ROLANDO MAYÉN LEMUS, titulado ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LA FICCIÓN LEGAL DEL VEHÍCULO INFRACITOR CONTENIDA EN LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO. 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/srrs.



Lic. Avidán Ortiz Orellana
DECANO



DEDICATORIA

AL "ABBA" BUENO:

Filiación y hermandad universal de todos los espíritus humanos; en tí confío.

A MIS PILARES DE IGLESIA:

Mi papá y mi mamá, sustento material y moral de mi vida; porque lo bueno que hay en mí, deriva de ellos.

A QUIENES QUE, CON SUS BESOS, AMORES Y CUIDADOS, ME INFUNDIERON DE VIDA EN ESTA ERA:

Judas, Rolando, Priscila, la madre, el pito y a todos aquellos que hoy llamo familia.

A QUIEN ME DEDICÓ SU MÁS VALIOSO BIEN:

Lic. Daniel Tejeda por regalarme parte de su tiempo y ser verdadero catedrático universitario.

A MIS AMIGOS EN ESTE TIEMPO Y LUGAR:

Quienes han llenado de risas y alegrías mis momentos de esparcimiento y en especial a: PLACHI.

"AL SUEÑO DE LOS JUSTOS":

Sueño que inspiró la vida de quienes salieron a buscarlo y a luchar por él, sin llegar a hallarlo; algún día tierra mía serás la patria digna que todos anhelamos.

A TÍ:

Sufrido pueblo mío, que con tu sangre y tributo mantienes abierta la esperanza en una academia, que valga la pena los sacrificios padecidos para mantenerla en tu seno, como luminaria de enseñanza y sabiduría.

Y A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala y su Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción	i

CAPÍTULO I

1. La persona como sujeto activo de una relación jurídica.....	1
1.1. Los sujetos del derecho.....	2
1.3. La persona jurídica y la personalidad jurídica.....	2
1.4. Clases de persona.....	3
1.5. La relación jurídica y la institución de la persona.....	9

CAPÍTULO II

2. El objeto jurídico.....	11
2.1. Definición de objeto jurídico.....	11
2.2. Aceptación del término objeto jurídico.....	12
2.3. Clasificación de los objetos jurídicos.....	15
2.3.1. Los hecho juridicos.....	16
2.3.2. Los valores adscritos a la personalidad humana.....	16
2.3.3. Las cosas o bienes.....	17
2.4. La persona y su relación con el objeto jurídico.....	20

CAPÍTULO III

3. Breve análisis de la legislación guatemalteca en materia de tránsito.....	21
3.1. Teoría general de la norma jurídica.....	21
3.2. La norma jurídica y su estructura.....	22
3.2.1. La ley.....	22
3.2.2. El reglamento.....	23
3.2.3. La norma constitucional y su nexo con la ley y el reglamento.....	24
3.3. Concepción del ordenamiento de tránsito.....	25
3.4. Estructura y contenido de la Ley de Tránsito.....	27
3.4.1. La reglamentación de tránsito contenida en el Acuerdo Gubernativo 273-98.....	31
3.5. Relación de la Ley y Reglamento de Tránsito con otras normas del ordenamiento jurídico guatemalteco.....	35

CAPÍTULO IV

4. Sanciones e infracciones de tránsito.....	37
4.1. La sanción y la coacción.....	37
4.2. Clases de sanciones jurídicas.....	38
4.3. Definición de infracción.....	41
4.4. Diferencia entre falta y delito.....	44
4.5. Elementos integrales de la contravención de tránsito.....	46
4.6. La sanción administrativa como consecuencia de la contravención de tránsito.....	48
4.7. La multa como sanción por excelencia de las contravenciones de tránsito en el ámbito jurídico administrativo guatemalteco.....	54



Pág.

CAPÍTULO V

5. La responsabilidad de las personas ante las contravenciones de tránsito y la ficción legal del vehículo infractor.....	57
5.1. La interpretación de la responsabilidad jurídica de las persona según el derecho.....	58
5.2. La responsabilidad solidaria en materia de tránsito y su concepción e interpretación según nuestra ley y reglamento vigentes.....	65
5.3. Análisis de la ficción legal del vehículo infractor y como se encuentra regualdo dentro del ordenamiento tránsito guatemalteco.....	70
5.4. Los objetos jurídicos no pueden ser sujetos de derecho, ni responsables por contravencines al ordenamiento de tránsito guatemalteco.....	75
5.5. Violación a garantías constitucionales por contravenciones atribuibles a objetos jurídico.....	78
5.6. La persona y su individualización en materia de tránsito, como mecanismo idóneo para la imposición de sanciones de tránsito.....	89
CONCLUSIONES.....	101
RECOMENDACIONES.....	103
BIBLIOGRAFÍA.....	105



INTRODUCCIÓN

La tesis que se formula tiene como temática central de estudio y análisis, la ficción legal del vehículo infractor, contenida en la Ley y Reglamento de Tránsito, que cobra gran relevancia al considerar que, a las ficciones legales se les atribuyen, dentro del campo del derecho, un papel o función semejante a las desempeñadas por las hipótesis en las ciencias exactas y positivas, ahí radica su importancia en las ciencias jurídicas; por lo que siendo hipótesis, son susceptibles de ser cuestionadas, valoradas y sujetas a comprobación para llegar a ser aceptadas o desestimadas, como instituciones jurídicas de aplicación positiva y vigente.

La hipótesis formulada en su oportunidad para el planteamiento del actual estudio, se comprobó al establecer de manera doctrinal que, la legislación guatemalteca en materia de tránsito no sanciona única y directamente a la persona contraventora por trasgresiones al ordenamiento jurídico mencionado, sino que también impone sanciones y en especial multas a los vehículos, amparándose en una mal entendida responsabilidad de conductores, que regula el actual Artículo tres de la Ley de Tránsito, lo que sirve de génesis para la construcción e implementación de la ficción legal del vehículo infractor y que es llevado a la práctica por las autoridades de tránsito, como un mecanismo de coacción para el pago de las multas impuestas.

Los objetivos generales y específicos se alcanzaron al determinar que la legislación guatemalteca en materia de tránsito, impone sanciones a vehículos por medio de una supuesta afectación en la tenencia de un vehículo, al momento de verificarse o comprobarse una sanción de tránsito, en especial de una multa, lo que hace posible la existencia y aplicación de la ficción legal del vehículo infractor, lo que conlleva una clara incongruencia entre doctrina y ley, al pretender esta última, sancionar a objetos jurídicos por trasgresiones a la Ley y Reglamento de Tránsito, pues quedó categóricamente establecido en el presente estudio que sólo sobre la persona pueden recaer e imputarse las multas o sanciones de tránsito, lográndose exponer cuales son las

garantías constitucionales que vulneran la Ley y Reglamento de Tránsito, al contemplar éstos, la posibilidad de aplicación de sanciones administrativas de policía a las cosas o bienes, es decir a lo que he dado en denominar objetos jurídicos.

Para el desarrollo de este estudio y análisis, se procedió a establecer cinco capítulos. De esa forma, en el capítulo uno intitulado la persona como sujeto activo de una relación jurídica se tocan los puntos relativos a los sujetos del derecho, la persona y la personalidad jurídica; en el segundo capítulo denominado objeto jurídico, se expone lo relativo a tal término como un vocablo nuevo; en el capítulo tres se hace un breve análisis a la legislación guatemalteca en materia de tránsito abordando los tópicos relacionados con la estructura y contenido de la Ley y Reglamento de Tránsito y la relación de estos con otras normas del ordenamiento jurídico guatemalteco; en el capítulo cuatro, titulado las sanciones e infracciones de tránsito, se desarrolla lo relativo a los elementos integrales de una contravención de tránsito, la sanción administrativa como consecuencia de la contravención de tránsito y lo que atañe a la multa como sanción por excelencia de las contravenciones de tránsito en el ámbito jurídico administrativo guatemalteco; finalmente el capítulo cinco, nombrado como la Responsabilidad de las personas ante las contravenciones de tránsito y la ficción legal del vehículo infractor, aborda los temas de análisis de la ficción legal del vehículo infractor y como se encuentra regulado dentro del ordenamiento de tránsito guatemalteco y lo relativo a la persona y su individualización en materia de tránsito, como mecanismo idóneo para la imposición de sanciones de tránsito.

En el presente estudio se utilizó la técnica de recopilación de antecedentes a través de documentos formales e informales para fundamentar y complementar la investigación con lo aportado por diferentes autores. Los métodos de investigación utilizados fueron: el método deductivo que parte de lo general hacia las características particulares. También se utilizó el método analítico, que permitió descomponer el todo en partes; lo cual tiene como finalidad el descubrir la concepción, origen y orientación jurídica de la figura ficticia legal del vehículo infractor, dentro del articulado de la Ley y Reglamento de Tránsito.

CAPÍTULO I



1. La persona como sujeto activo de una relación jurídica

Determinar quiénes son los sujetos del derecho, ha sido un largo proceso de estudio en la doctrina jurídica; la filosofía del derecho dice que el hombre es el sujeto de derecho por excelencia, ya que por y para él se crean y están dirigidos los distintos sistemas coactivos, que regulan su conducta en sociedad y sus distintas relaciones en ésta, para lo cual se establecen los diferentes derechos y deberes que a éste le asisten. Siendo el hombre el único destinatario de las normas jurídicas, pues solo él, posee la capacidad de actuar con inteligencia y voluntad, por lo cual decimos que todo hombre es sujeto de derecho.

1.1 Los sujetos del derecho

Sin embargo, en la doctrina y en la práctica nos encontramos con entes o seres, que no son necesariamente hombres en el sentido semántico de la palabra, ya que actúan en el mundo jurídico como lo haría un determinado individuo cualquiera; reclamando derechos y cumpliendo obligaciones. Las doctrinas jurídicas modernas sostienen que los sujetos del derecho son las personas jurídicas, definiendo y entendiendo a estas como el ente capaz de derechos y obligaciones, es decir, el sujeto que puede ser susceptible de tener facultades y deberes, de intervenir en las relaciones jurídicas, de ejecutar actos jurídicos, en una palabra.



1.2 La persona jurídica y la personalidad jurídica

La ciencia jurídica designó como persona al “reconocimiento que las normas jurídicas hacen del ser humano o de los entes resultantes de su asociación, otorgándoles capacidad para el goce y ejercicio de sus derechos y obligaciones”¹ Por otro lado, la personalidad es una categoría jurídica única, sin distinción, si ésta se le atribuye a una persona jurídica o si se le concede a un ente colectivo (persona jurídica colectiva). En este orden de ideas la personalidad ha de entenderse sin diferenciación alguna entre las distintas clases de personas jurídicas que el derecho reconoce, como la investidura jurídica que confiere aptitud para ser sujeto activo o pasivo de relaciones jurídicas; es la condición que el derecho confiere para poder formar parte del mundo jurídico.

1.3 La capacidad de las personas

La doctrina jurídica dividió a la capacidad jurídica en dos categorías, atendiendo a la aptitud plena o limitada que tienen las personas para ser sujeto de derechos y obligaciones. La primera de ellas es la capacidad de goce, la cual es una gradación por edad de las personas jurídicas individuales que va íntimamente ligada al desenvolvimiento físico y mental de los seres humanos. Todo lo relativo a esta institución se encuentra regulado del Artículo doscientos cincuenta y dos al Artículo doscientos setenta y siete del Código Civil. La otra clase de capacidad, llamada de ejercicio o plena nos indica que el individuo puede obrar por si mismo o a través de terceros cuando así determine hacerlo (el caso de los mandatos), así como también

¹ López Aguilar, Santiago. *Introducción al estudio del derecho*, Tomo II. Pág. 38

obligarse sin necesidad de autorización previa, constituyéndose en el sujeto activo y pasivo en las y dentro de las relaciones jurídicas. Esta clase de capacidad es propia de las personas individuales y se adquiere con la mayoría de edad. De esta manera encontramos que la capacidad de ejercicio, es prerequisite de la imputabilidad de los actos, que en determinado momento pueden ser adjudicados a la persona. “Habrá que considerar imputables a los sujetos que en su persona reúnan la características biopsíquicas que requiera la ley para tener la capacidad de ser responsable de hechos típicamente antijurídicos cometidos”²

Es necesario separar cada uno de los conceptos arriba señalados. La capacidad de ejercicio, es de naturaleza civil, dándonos la potestad de adquirir derechos y obligaciones, haciéndolos valer por sí mismos. La Imputabilidad puede ser de naturaleza penal o administrativa según sea el caso, nace de la responsabilidad de los actos y es la aptitud que tiene toda persona capaz, en virtud de la cual pueden serle atribuidos los actos que ejecuta y las consecuencias que de los mismos se desprendan. Todas las personas son imputables, a excepción de los menores de edad y de los insanos mentales.

1.4 Clases de persona

Ser persona en la esfera del derecho, no es lo mismo que ser hombre en su sentido ontológico, ya que esto último implica que la persona es el ser existencial, el Yo originado en el espíritu racional y consiente, que tiene su manifestación en el mundo

² De León Velasco, Héctor y De Mata Vela, Francisco *Derecho penal guatemalteco*. Pág. 168



tangible a través del cuerpo materia que anima, es ser el yo y no otro; es ser en esta era y época, una existencia única, irrepetible, intransferible, incanjeable, independiente a cualquier otra, es la realidad de la propia vida eterna y continuada, aunque segmentada en ciclos de nacimiento, muerte y renacimiento, distinta de todas las otras realidades que son las demás vidas.

La legislación guatemalteca no define ni conceptúa lo que debemos entender por persona jurídica, pero nos indica que la personalidad comienza con el nacimiento aceptando como una excepción a dicha regla, la hipótesis de la concepción ya que el estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción y termina la personalidad con la muerte; y al no nacido se le considera nacido para todo lo que le favorezca, tal y como se desprende del análisis de los Artículos, tres de la Constitución Política de La República de Guatemala y uno del Decreto Ley número ciento seis Código Civil. Lo anterior no implica que el feto tenga personalidad jurídica, sino, que el derecho guatemalteco le reconoce protección y determinados derechos, que serán susceptibles de ser reclamados solo en el caso de que se dé el nacimiento. Si la legislación guatemalteca reconociera la personalidad desde su concepción y se le diera una capacidad parcial al concebido nos encontraríamos ante una ficción legal y dado que este estudio tiene como objeto establecer la ficción legal del vehículo infractor contenida en la Ley y Reglamento de Tránsito vigentes, es importante establecer, explicar y ejemplificar como se tipificaría una ficción legal.

Por ejemplo, la capacidad parcial del concebido solo se podría otorgar sobre la base de una ficción de personalidad a la luz de los que establece el artículo tres de la



Constitución Política de la República de Guatemala (Artículo 3º Derecho a la Vida. El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de las personas.); entonces el concebido, a través de sus padres, podría intervenir en las relaciones jurídicas ya sea como sujeto activo o como sujeto pasivo, adquiriendo derechos actuales, como en el caso de nombrar a este feto como heredero universal de un determinado patrimonio, o transmitirle la propiedad y posesión de algún inmueble o adquirir determinada obligación a nombre del que está por nacer, etc. Todo lo anterior al tenor de lo que establece el citado artículo. Al interpretar el referido artículo de la Constitución Política de República de Guatemala de esta manera, se estaría tipificando y validando una ficción legal. Sin embargo el fundamento e interpretación correcta de tal artículo, reside en la posibilidad del nacimiento y va enfocado a los derechos eventuales y futuros y no en los actuales, como se podría desprender de una lectura superficial del artículo constitucional mencionado. La obtención de tales o determinados derechos está subordinado a la condición de que el feto viva; si esto se da, entonces se verifica la adquisición de derechos y el reconocimiento de la personalidad jurídica como tal; pero si no ocurre, ya sea por causa de un aborto o porque el feto nazca muerto, entonces no hay adquisición, pérdida o transmisión de derechos, como acontecería si al concebido se le reconociera una personalidad ficticia.

La persona y personalidad jurídica son dos categorías diferentes, en donde la segunda complementa a la primera, en el entendido que la persona jurídica es una ideación jurídica, en donde se conglomeran una serie de elementos y atributos, materializados en la existencia y vida del ser humano o de la asociación de personas jurídicas



reconocidas por el ordenamiento jurídico vigente de cada país; sin embargo, no existe contradicción alguna entre el precepto constitucional y la norma civil ordinaria, ya que ambas son complementarias y no excluyentes una de la otra. Puesto que de existir una real contradicción entre ambas normas se aplicaría el principio de supremacía o super legalidad constitucional.

¿Por qué ambas normas son complementarias?, porque el ordenamiento jurídico guatemalteco debe interpretarse como un conjunto armónico, según lo que establece la Corte de Constitucionalidad, en el expediente número 280-90, sentencia 19-10-90, gaceta número 18 Página, 99: “en el significado que cada parte debe determinarse en forma acorde con las restantes, que ninguna disposición debe ser considerada aisladamente y que debe preferirse la conclusión que armonice y no la que coloque en pugna a las distintas cláusulas del texto”. Por lo anotado en el párrafo anterior y después de analizar detalladamente el artículo tercero de la Constitución Política de la República de Guatemala y el artículo primero del Código Civil guatemalteco, inferimos que no hay ficción legal alguna, ya que nuestra legislación adopta como regla general la teoría del nacimiento aceptando como una excepción a la regla, la hipótesis de la concepción, pero con la condición de que solo le será aplicable al que está por nacer, todo lo que le sea favorable, siempre y cuando se dé el nacimiento y que éste se dé en condiciones de viabilidad. Por lo cual los derechos y obligaciones eventuales y futuras que sean propiciados en beneficio del que está por nacer o concebido están supeditados a la condición, de que el feto nazca y viva por sí mismo fuera del claustro materno, para que se confirmen la adquisición de los derechos y obligaciones que le favorezcan, verbigracia ser heredero de determinado patrimonio.



Partiendo de la definición general que tenemos de la persona jurídica como un reconocimiento y construcción que las normas hacen del ser humano, podemos definir a la persona natural como la agrupación de obligaciones jurídicas y de derechos subjetivos atribuidos o imputados a un determinado sujeto humano

La doctrina sostiene que, las principales consecuencias de las normas jurídicas son los derechos subjetivos y los deberes jurídicos, los cuales solo pueden ser ostentados por sujetos humanos en el pleno ejercicio de su capacidad jurídica. Para terminar con este punto y por la relación que tiene con este estudio, analizaremos sucintamente la contraparte legal y doctrinal de la persona natural, siendo ésta la persona jurídica colectiva o abstracta. Esta clase de persona es una maquinación puramente jurídica dentro del marco de legalidad que regulan las relaciones entre los hombres, por lo cual se ha debatido ampliamente sobre si estas colectividades humanas son o no personas, desarrollándose dos posturas a este respecto. Al analizar este tema nos encontramos con una ficción legal, con una fuerza cautivante y una implacable lógica en su postulado, ya que nos expone que estas entidades, por muy reales que sean no pueden ser tratadas como si fueran seres humanos, ya que el hombre es el único sujeto capaz de contraer derechos y obligaciones con una clara y definida personalidad jurídica desde su nacimiento hasta su muerte. Sin embargo, debemos entender que la persona jurídica colectiva es una realidad del mundo jurídico, no de la vida tangible; su personalidad radica en la investidura que los ordenamientos jurídicos otorgan a los entes colectivos, la ley civil vigente de cada país indica cuando concurren las circunstancias y elementos necesarios para que se dé el inicio de una persona jurídica



colectiva. Lo dicho se ve reflejado en nuestro Código Civil, en sus artículos dieciséis, dieciocho y veinte, que establecen que la persona jurídica forma una entidad distinta de sus miembros.

Luego entonces, se puede conceptualizar y definir a la persona jurídica colectiva como: la agrupación o adición de personas jurídicas individuales que reúnen sus esfuerzos y/o capitales para la obtención de un fin lícito, que son reconocidas como sujetos de derecho por un ordenamiento jurídico. De lo anterior inferimos que la persona colectiva, está integrada por una mezcla de dos componentes; el primero de ellos, es la colectividad de miembros que la integran, o bien como se anotó en los párrafos anteriores por el patrimonio destinado a un fin (componente real), y el reconocimiento de la leyes de cada estado al dar forma jurídica a esas organizaciones, creándoles y otorgándoles una personalidad jurídica (componente ficticio). Para concluir diremos que, para el presente estudio es de vital importancia dejar plenamente establecido, que se debe entender por persona, sobre todo en lo relativo a lo que se debe de entender por persona jurídica Individual, ya que son a estas en especial, a las que van dirigidas las regulaciones contenidas en la Ley y Reglamento de Tránsito vigente, toda vez que, es imposible que una persona jurídica colectiva infrinja el ordenamiento de tránsito vigente; aunque se dan casos especiales en que la responsabilidad solidaria de determinado hecho de tránsito pueda llegar a ser atribuible a una persona Colectiva.

1.5 La relación jurídica y la institución de la persona

Un supuesto jurídico está conceptualizado como una hipótesis; al decir hipótesis nos referimos a una posibilidad o probabilidad, que el legislador anticipa a un accionar humano determinado, en donde el sujeto debe cumplir lo predicho por el legislador en la norma, para que derivado de su actuar, se desprendan una serie de consecuencias o efectos, que van a mermar ya sea su patrimonio, su libertad de actuar o ejecución, o bien su libertad de abstención de ejecutar determinado acto (autonomía de la voluntad). Veamos un ejemplo de lo antes dicho: El Acuerdo Gubernativo doscientos setenta y tres guión noventa y ocho, Reglamento de Tránsito en su Artículo ochenta y cuatro establece: ...Se aplicará multa de quinientos Quetzales, en los casos que siguen:2) Por no tener tarjeta de circulación.... En este caso la hipótesis recae en la persona que al momento de conducirse en su vehículo no cuente, tenga, porte o posea la Tarjeta de Circulación, siendo esta última uno de los dos medios con que la legislación de tránsito vigente establece como medio para poder identificar e individualizar un automotor determinado. Y la lógica consecuencia de dicho postulado es que se impondrá una multa de quinientos quetzales, lo cual afecta el patrimonio económico de la persona, sobre la cual recae la multa antes descrita. De lo anterior inferimos que los supuestos jurídicos son meras hipótesis que el legislador establece al crear las normas jurídicas para poder regular todos aquellos actos y hechos que al derecho le atañe ordenar.

El jurista Rojina Villegas, explica que la relación jurídica es un proceso lógico que vincula a dos sujetos de derecho, pone en movimiento todo el aparato del derecho y se transforma la situación simplemente estática que encontramos enunciada en las



normas, en una situación dinámica que va a funcionar con plenitud de vida respecto a sujetos determinados. El citado autor también nos dice que, la complejidad de definir y establecer que es lo que se debe entender por relación jurídica, radica en que es un elemento de conjugación o coordinación de una serie de elementos; siendo estos elementos los siguientes: a) El elemento personal, como sujeto activo, es la persona facultada jurídicamente para exigir el cumplimiento de un deber, contenido en una norma jurídica, que en su mayoría son la consecuencias jurídicas previstas por el legislador en un juicio lógico estructurado. Y el sujeto pasivo en su actuar, encuadra su conducta en el supuesto contenido en la norma jurídica, estando obligado a cumplir la exigencia o deber contenido en la norma jurídica; b) el elemento material, constituido por los hecho y actos comprendidos dentro del supuesto jurídico de la norma y la pretensión-prestación que es el objeto de relación jurídica y que se sustancia en las consecuencias de derecho; y c) el elemento formal, consistente en la existencia de una norma jurídica positiva, estructurada con cada uno de sus los elementos. En ese orden de ideas encontramos a la Consecuencia de Derecho que son: “El vínculo entre dos sujetos surgido de la realización de un supuesto normativo y que coloca a uno de estos sujetos en calidad de sujeto activo frente al otro en calidad de sujeto pasivo en la realización de una pretensión determinada.”³ De la definición anterior podemos extraer diversas características de una relación jurídica, siendo la más importante para este estudio, la que señala que la relación jurídica, se da solo entre personas, entre sujetos de derecho y no entre una persona y un objeto (objetos jurídicos, tal y como lo explicaré en el siguiente capítulo).

³ Bascuñán Valdez, Antonio, citado por Pacheco, Máximo G. *Teoría del derecho*. Pág. 210



CAPÍTULO II

2. El objeto jurídico

“Todo examen del vocabulario jurídico que contribuya a la aclaración y a la depuración de los conceptos debe estimarse útil en algún grado. Si hay una disciplina en la cual conviene emplear la palabra adecuada o propia, ella es el derecho”⁴. La inclusión de términos ambiguos y antojadizos que contravienen principios establecidos y probados dentro de la doctrina jurídica, o bien la utilización de acepciones de índole coloquial a terminología jurídica, como es el caso que nos ocupará en el presente apartado al estudiar lo relativo al objeto jurídico, trae consigo una perversión de la norma jurídica, convirtiéndola en una norma jurídica positiva desvirtuada, pues no se sabe si con su aplicación se está haciendo un bien a la sociedad o si por el contrario solo se está provocando un mal mayor, bajo la fachada y discurso de estar aplicando lo que dice literalmente la ley.

2.1 Definición de objeto jurídico.

El tratadista y autor Hans Kelsen nos dice: que cualquier intento por definir un concepto tiene que tomar como punto de partida, el uso común de la palabra que denota el concepto en cuestión. Popularmente la palabra objeto es usada con tres fines primordiales: a) El primero de ellos se desprende de una idea muy general, vaga y burda, conceptuándolo como una cosa, englobando a todo lo que tiene existencia

⁴ Bielsa, Rafael. *Los conceptos jurídicos y su terminología* Pág. 9



sensible, no animada y que puede ser susceptible de ser percibida por los sentidos humanos; b) el segundo es una sinonimia de vocablos vinculados y relacionados con el fin, propósito, objetivo, finalidad, empeño de un hecho o acto determinado; y c) el tercero se vincula con el asunto o materia sobre el cual versa una argumentación en un texto o en un audiovisual, una disertación, reunión o una temática cualquiera.

Dentro del mundo del derecho, es muy dado a relacionar indistintamente a los términos objeto jurídico u objeto de Derecho, con las cosas materiales o bienes, aunque éstas por sí mismas no atañen directamente al derecho (al menos que sean susceptibles de protección jurídica), o con el contenido de una relación jurídica; también se le vincula con las prestaciones u obligaciones que se deprenden del cumplimiento de la hipótesis de una norma jurídica, o bien a la conducta humana y su estudio en relación al Derecho vigente de cada país y, para el efecto diré que: objeto jurídico es todo aquello que existe corporal o incorpóreamente entorno a la persona jurídica, prestando una utilidad a la misma y que es susceptible de constituir materia de una relación o de una protección jurídica, mientras que, el objeto del derecho es el contenido o materia, sobre la cual versa una relación jurídica y todo aquello afecto a protección jurídica. Teniendo significado distinto los términos objeto jurídico y/u objeto de derecho, tal y como se plasmó en los párrafos precedentes.

2.2 Aceptación del término objeto jurídico

Quedó señalado que, la conducta humana, podría constituirse en uno de los términos que suelen vincularse al del objeto jurídico. Más que un concepto general diremos que



es una acepción, en cuanto a que, al derecho como ciencia le importa estudiar y regular aquellos tipos de comportamiento humano que tienen alguna relevancia jurídica, es decir, la conducta que por un motivo u otro puede en algún momento determinado reñir con el orden establecido, la paz, la justicia, la seguridad o el bien común.

En cuanto a la diferenciación de los vocablos objeto, contenido y fin, desde el punto de vista de la conducta humana, estaríamos en presencia de una expresión referente a objeto y más propiamente dicho ante un vocablo de objeto jurídico, en virtud que las conductas opuestas de los sujetos de la relación jurídica es un punto de incidencia que atañe al derecho como ciencia, mas no es su fin primordial el estudio del comportamiento humano como tal; pues, pueden haber conductas opuestas de personas en una situación dada, que no trasciendan a la esfera del derecho. Otra acepción es la que va íntimamente ligada al objeto de la relación jurídica; este objeto es el contenido o materia de dicha relación, la cual sirve de nexo entre las partes. Dicha relación como objeto debe ser físico y jurídicamente posible para que el acto jurídico tenga validez. De esta acepción inferimos que, el vocablo que debe aplicarse y entenderse, es el de contenido, en cuanto a que el objeto en esta designación se refiere a las facultades de obrar y de exigir, implícitos en la norma jurídica a favor de uno de los sujetos del derecho, que son materia y fin de estudio por parte del derecho como ciencia. Como las expresiones objeto de derecho y/u objeto jurídico suelen usarse en varios sentidos, algunas veces estas expresiones, también se utilizan para designar a lo que cae bajo la potestad del hombre, que es de aprovechamiento por lo sujetos del derecho y que puede ser corpóreo o no, visible o no visible. Esta última acepción nace de los derechos y obligaciones derivados de la relación jurídica, pues el objeto de la



prestación es la materia sobre la que recaen y que está constituido por las cosas o bienes. En este sentido, muchos autores como Luis Recasens, Alessandro Levi y otros, comprenden y entienden por objeto jurídico a “las cosas, los bienes, corpóreos o incorpóreos sobre los cuales versa o en los cuales incide una relación jurídica, de modo que uno o varios sujetos, asumen a su respecto la calidad de pretensores o acreedores, de titulares activos de una facultad o derecho subjetivo, mientras que otro u otros sujetos se sitúan a su respecto con la calidad de deudores u obligados, de sujetos pasivos de un deber jurídico.... Propiamente el objeto de toda relación jurídica es la conducta del sujeto obligado en dicha relación.”⁵ Como vemos, el citado autor, no solo define que es el objeto jurídico, sino que también lo vincula con las otras dos acepciones antes expuestas; sin embargo, se tiende a confundir los términos de objeto jurídico y objeto de derecho, pues los utilizan indistintamente a lo largo de su explicación y de ahí que se tienda a mezclar las distintas acepciones que se dan acerca de estos dos términos, ya que para la mayoría de tratadistas y jurisconsultos, son la misma cosa, pudiéndose emplear una sinonimia entre ambos términos. Partiendo de esta aparente confusión doctrinal, considero que en la redacción de las leyes se debe emplear un lenguaje claro, con palabras que tengan una acepción indudable y propia. Por eso al hablar de claridad en las leyes (y no solo en las leyes, sino también en los postulados jurídico-doctrinales) ha de ser necesario, sino obligatorio la constante repetición de palabras para evitar valerse de erróneas sinonimias, en perjuicio de la propiedad del concepto o acepción. En la redacción de postulados doctrinales, “la sobriedad es conciliable con la repetición, si esta es indispensable”⁶, tratar de crear

⁵ Recasens Siches, Luis. *Introducción al estudio del derecho*. Pág. 163

⁶ Bielsa, Rafael. *Ob. Cit.* Pág. 21



similitud o semejanzas innecesarias entre dos términos, solo ocasiona confusión por parte de quien interpreta o analiza un texto cualquiera, derivando en serias dificultades a la hora de establecer, lo que se infiere por x o por y término, como en el presente caso. La acepción referida anteriormente, es precisamente la que denomina al objeto jurídico (y no al objeto de derecho, pues sentamos que son dos términos distintos), como una cosa o bien, en el entendido de ser un medio para la satisfacción de alguna actividad efectiva o potencial, conexa a la manifestación de alguna facultad personal o bien al comportamiento de otra persona, sin llegar a ser por eso, desde mi punto de vista, un equivalente de objeto de derecho. La acepción que nos interesa desarrollar en este análisis, es la de objeto jurídico, sin restar importancia a las otras mencionadas, y nos servirá para demostrar doctrinalmente que nuestro ordenamiento de tránsito vigente pasa por alto que debe entenderse por objeto jurídico.

2.3 Clasificación de los objetos jurídicos

La categoría o término de objeto jurídico, si recae directamente sobre las cosas o bienes, como medios y fines para la satisfacción de intereses emanados de los derechos y obligaciones que nacen de las relaciones jurídicas. Por lo que el objeto jurídico es algo susceptible de convertirse en objeto de derecho, cuando éste primero se introduce a una norma, pudiendo llegar a ser contenido de una relación jurídica, pero nunca sujeto activo o pasivo de dicha relación. Y es por eso que, algunos autores afirman que solamente las cosas, sean ellas corporales o incorpóreas, puedan ser denominadas objeto de derecho, entendiendo por este concepto a todas las cosas del mundo exterior, que tienen una existencia real o abstracta, ya sea natural o artificial, y

que presentan una utilidad o beneficio para el hombre; concepto que desde mi punto de vista está mal empleado, ya que el mismo, va más ligado al de objeto jurídico y que entra a formar parte de las relaciones de derecho a modo de objeto o materia a través de lo que en la doctrina se denomina "Susceptibilidad jurídica de las Cosas"⁷; coloquialmente la susceptibilidad se entiende como la capacidad de sufrir o de asimilar un atributo o cualidad.

2.3.1 Los hechos jurídicos

Se incluyen a los hechos jurídicos, en la presente clasificación de objetos jurídicos en cuanto a que son apreciables económicamente y pueden constituir materia de relaciones jurídicas. Sin embargo, no cualquier hecho, es decir, cualquier acontecimiento debido a la actividad del hombre o de las fuerzas naturales, se denomina jurídico, porque para poseer esa característica debe de producir algún efecto en el ámbito de las relaciones jurídicas.

2.3.2 Los valores adscritos a la personalidad humana

También llamados los productos del espíritu, poseen indudable importancia como objetos jurídicos, porque sobre ellos se puede establecer protección legal, para asegurarlos, pues su ataque en un momento determinado, podría llegar a generar un agravio que debe ser reparado. Según la Corte de Constitucionalidad. Expediente número 12-86, sentencia 17-09-86, gaceta número 1, Pagina 3, "El preámbulo de la

⁷ Puig Peña, Federico. *Compendio de derecho civil Español*, Tomo I. Pág. 519



constitución Política de la República contiene una declaración de principios por la que se expresan los valores que los constituyentes plasmaron en el texto... Tiene gran significación en orden a las motivaciones constituyentes, pero en sí no contiene una norma positiva ni menos sustituye la obvia interpretación de disposiciones claras. Podría eso sí, tomando en cuenta su importancia, constituir fuente de interpretación ante dudas serias sobre el alcance de un precepto constitucional...” ¿Qué valores encontramos plasmados por los constituyentes en el preámbulo y a lo largo de la Constitución política de la República de Guatemala? Fundamentalmente, una serie de valores espirituales y morales, que la idiosincrasia de la sociedad guatemalteca toma como éticos y válidos.

2.3.3 Las cosas o bienes

Siendo este el objeto jurídico propiamente dicho, para el presente estudio, tomando como base lo que nos dice el tratadista Puig Peña en relación a este término o acepción al señalar que es todo objeto que existe en el mundo exterior y fuera del hombre. Pero la acepción antes apuntada hay que complementarla diciendo que al derecho como ciencia, no le interesa cualquier objeto imaginable, sino un objeto jurídico, que pueda proporcionar utilidad al hombre, es decir un bien. Por la misma razón, no puede coincidir el significado jurídico de cosa solamente con el de objeto físico o natural, ya que no todas las cosas corpóreas constituyen un bien, y existen bienes que no son cosas corpóreas. Entonces en un sentido técnico-jurídico cosa es “toda realidad corpórea o incorpórea, susceptible de integrar la materia sobre la cual puede



constituirse una relación jurídica.”⁸ En ese orden de ideas, inferimos que una cosa, para que sea tomada técnicamente como un objeto jurídico debe ser corpóreo o incorpóreo y llegar a ser contenido de relaciones jurídicas.

Al analizar lo que se debe comprender por susceptibilidad jurídica, me encuentro con que no hay una definición elaborada de la categoría como tal; coloquialmente la susceptibilidad se entiende como “la capacidad de sufrir o de asimilar un carácter”⁹. Partiendo de esta definición de susceptibilidad, podemos decir que la característica que asimila la cosa u objeto, es una característica jurídica, ya que la misma pretende vincular una cosa del mundo exterior, natural o artificial, corpóreo o incorpóreo, con la normativa vigente y positiva de derecho, de un lugar y momento determinado.

En resumen, se podrá decir y considerar a una cosa, como un objeto jurídico cuando:

- 1º. Sea útil, es decir, que pueda servir al sujeto de derecho como medio para satisfacer sus necesidades, enriquecer su personalidad humana y cumplir sus fines;
- 2º. Que tenga una existencia separada y autónoma; y
- 3º. Que sea real y legalmente apropiable, porque si una cosa no es capaz de ser apropiada por el sujeto de derecho, no podría éste obtener la utilidad que la cosa encierra y que él necesita. La legislación guatemalteca no ha hecho ninguna diferenciación entre los términos de cosa y bien en el ámbito jurídico; el jurisconsulto y tratadista guatemalteco Fernando Cruz, deja ver esta tendencia cuando escribe, referente a las instituciones de derecho civil contenidas en el Código Civil de 1877, lo siguiente: “En sentido jurídico, cosa se llama todo lo que

⁸ Puig Peña, Federico. *Ob. Cit.* Pág. 519

⁹ Cabanellas, Guillermo. *Ob. Cit.* tomo IV. Pág. 164

está o puede estar en el patrimonio del hombre; y en este sentido las cosas son sinónimo de bienes, y trata de ellas el derecho como objeto de la propiedad, para calificarlas y fijar los medios de adquirirlas”¹⁰ Sin embargo, la doctrina moderna nos dice que: “Cuando las cosas son susceptibles de estar bajo el dominio de los hombres y prestar una utilidad a los mismos, se considera como bienes”¹¹ Nuestra legislación y algunos autores o tratadistas confunden el término cosa con el de bien, sin tener en cuenta que no son palabras sinónimas, puesto que existe entre ellas una gradación de género a especie que permite diferenciarlas entre sí. Para el efecto encontramos que la palabra bien es el género, por referirse a algo muy general y amplio, y el término cosa es la especie, en cuanto a que se refiere a algo más particular y reducido, dentro del campo de las ciencias jurídicas.

Fuera del campo de la Ciencias Jurídicas, estos postulados se invierten, pues el término cosa denota un calificativo más amplio, por incluir no solo objetos, sino también a entes corpóreos, diferentes de la persona humana, y el término bien, va vinculado a algo más restrictivo, que va encaminado al mejoramiento o perfeccionamiento de una cosa o persona.

En el mundo jurídico son tres las opiniones sobre la significación y empleo de los términos de cosa y bien, siendo éstas las siguientes: a) la que entiende que son dos términos sinónimos, es decir, cosa es igual a bien; b) la que cree que cosa es un término más extenso que bien, porque aquella incluye todos los objetos susceptibles de

¹⁰ Fernando Cruz. *Instituciones de Derecho Civil Patrio*, tomo segundo. Pág. 4

¹¹ Puig Peña, Federico. *Ob. Cit.* Pág. 522

apropiación, puedan o no, ser objeto de una relación jurídica, mientras que el término bien, por el contrario, es el conjunto de cosas que constituyen el patrimonio de una persona; finalmente, c) la opinión contraria que concede al vocablo bien una mayor extensión que a cosa, porque según ella, bienes son todos los objetos susceptibles de utilidad; y como esta utilidad puede estar incorporada a un objeto de la naturaleza o a un acto de nuestros semejantes, de aquí que los bienes se subdividan en cosas y servicios y, aquel término tenga mayor extensión que el de cosas. El término objeto jurídico, se refiere tanto a las cosas y más que a las simples y comunes cosas, se refiere a las cosas jurídicas y a los bienes.

2.4 La persona y su relación con el objeto jurídico

La relación de la persona con el objeto jurídico la encontramos radicada y sustanciada en la relación jurídica explicada y detallada en el capítulo anterior, ya que dicha relación tiene lugar entre sujetos de derecho (los cuales siempre serán personas jurídicas) y recae sobre algo que se les subordina por su valor de utilidad. Este algo, son los objetos jurídicos, que son las cosas o bienes, pero nunca el hombre como tal puede convertirse en objeto jurídico. En cambio el objeto jurídico por medio de su susceptibilidad jurídica si puede llegar a convertirse en objeto de derecho de una relación jurídica. Entonces, solo las personas jurídicas pueden ser sujeto de derecho y nunca un objeto, pues poseen una dignidad, en cambio, la gran mayoría de las cosas naturales e incluso los seres vivos que no sean el hombre, pueden constituirse en objetos jurídicos, así como objeto de las relaciones jurídicas (objetos de derecho).

CAPÍTULO III



3. Breve análisis de la legislación guatemalteca en materia de tránsito

La génesis del ordenamiento de tránsito guatemalteco la encontramos en el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional de 1927; sin embargo, no fue sino hasta 1972 cuando el Congreso de la República, emitió una ley que regulara de manera más formal todo lo relacionado al tránsito y así fue como entró en vigencia el Decreto 66-72 denominado Ley de Tránsito. Dicha normativa estipulaba la creación de un Consejo Consultivo de Tránsito, el cual se encargaría de la elaboración del Reglamento de Tránsito y de resolver provisionalmente todos los problemas administrativos en esa materia, pero tal reglamento nunca se emitió y dicha ley cayó en inoperatividad e inaplicabilidad por la falta de éste.

3.1 Teoría general de la norma jurídica

Por lo antes expuesto cobra importancia la correcta interpretación de la teoría general de la norma jurídica, entendiendo a la norma jurídica como un juicio lógico, fruto del ideario humano, que se convierte en ley cuando en su proceso de ideación y creación, interviene una autoridad competente, revistiéndola de obligatoriedad y observancia general, para el conglomerado social, mientras que el conjunto de leyes vigentes, codificadas o no, constituyen el derecho de un país determinado.



3.2. La norma jurídica y su estructura

La norma jurídica es un juicio lógico, fruto del pensamiento reflexivo del legislador, formalizado en una proposición gramatical, que estructura, enuncia y enlaza un supuesto o hipótesis, de contenido o materia legal, con una situación concreta que sobreviene por virtud de la realización del supuesto antes indicado. La norma está estructurada en dos partes: los supuestos jurídicos y las consecuencias de derecho. Lo anterior es de vital importancia, en virtud de que a la sociedad le interesa que se cumplan las normas del derecho, que permiten precisamente su existencia, no solo previniendo como debe comportarse la persona, sino que al mismo tiempo, se establece a través de la norma que la falta de cumplimiento de la conducta que impone, será castigada con una sanción.

3.2.1 La ley

Todos aquellos procesos o actos establecidos en cada sistema jurídico a través de los cuales se identifica y dota de juridicidad y validez a las normas jurídicas a través de una autoridad u órgano competente le llamamos proceso legislativo o legislación y *el producto de la legislación es la ley*. Y la ley ha de entenderse como el conjunto de normas jurídicas que, con carácter general y obligatorio, resulta de un proceso específico de creación por parte del órgano o autoridad facultado al efecto. Si la norma jurídica no es sometida al “proceso *normativo de producción jurídica*”¹², no puede ser denominada como ley. De lo contrario, estaríamos ante una simple norma jurídica que

¹² Ledesma Álvarez, Mario I, *Introducción al Estudio del Derecho*. Pág. 123

podría llegar a convertirse en ley, en el entendido que la misma, no es más que una proposición gramatical que expresa un juicio lógico compuesto de un supuesto, una consecuencia y un objeto determinado.

3.2.2 El reglamento

La figura ficticia legal del vehículo infractor, fue introducida por una ley formal, al ordenamiento jurídico de tránsito guatemalteco, y el reglamento de tránsito, en atención a lo estipulado por dicha ley, desarrolla lo relativo a la imposición de infracciones por medio de multas pecuniarias impuestas a un objeto jurídico y no a una persona jurídica, convalidando de esta manera la figura ficticia legal del vehículo infractor, haciéndolo sujeto activo de una relación jurídica, la que solo puede ser atribuida a una persona, pues solo ésta tiene la aptitud para ser titular de derechos y contraer obligaciones.

El reglamento es un conjunto de normas jurídicas, procedimientos e instrucciones, para la ejecución de la ley, el funcionamiento de una organización o la ejecución de los trabajos dentro de un organismo estatal o los incluidos en una ley para la consecución de un fin determinado. Es por ello que el legislador entiende que la administración pública afronta cambios repentinos y muchas veces los problemas sociales terminan rebasando el campo de la legislación, quedando aquellos problemas complejos, sin encontrar una solución legal o jurídica y por ello los reglamentos en la medida de lo posible se convierten en los instrumentos jurídicos legales de fácil y rápida adaptación, lo que es racional a la realidad socioeconómica del país, mediante cambios y modificaciones, sin mayores dificultades, coadyuvando en la satisfacción de la

necesidades administrativas. Por lo anterior se atribuyen dos ventajas a los reglamentos sobre las leyes, siendo éstas: 1º La fácil adaptación a los cambios, y 2º su sencilla derogación, no sujeta al formalismo de las leyes. Dentro del ordenamiento jurídico administrativo guatemalteco, la naturaleza jurídica del reglamento está constituida por ser un acto administrativo del presidente de la República y de los órganos descentralizados que la propia ley les da esta facultad de poder reglamentarse.

3.2.3 La norma constitucional y su nexos con la ley y el reglamento

Toda norma jurídica se considera que se encuentra apoyada en otra superior; y ésta, a su vez se encuentra apoyada por otra norma de más elevada categoría, y así sucesivamente, hasta llegar a la norma suprema: la constitución. Los mandatos que pertenecen a un sistema jurídico pueden ser de la misma o de diversa jerarquía. En la primera conjetura hay entre ellos una relación de coordinación; en la segunda, un vínculo de supra o subordinación. La existencia de relaciones de este tipo permite la organización escalonada de aquellos preceptos y revela, al propio tiempo, el fundamento de su validez. Por lo cual se dice que una ley es condicionante de otra, cuando la existencia de ésta depende de la existencia de aquella. El nexos que existe entre la ley Constitucional con la Ley y Reglamento, es el siguiente: Las leyes ordinarias representan un acto de aplicación de preceptos constitucionales. De manera análoga los reglamentos están condicionados por las leyes ordinarias, existiendo entre la constitución, la ley y el reglamento una relación de subordinación entre ellas y al tratar de encontrar la base y fundamento jurídico-legal del reglamento y la ley, nos remontamos hasta la constitución como ley suprema y fundamental, existiendo en este

caso una relación de supraordenación, en donde la ley y el reglamento se encuentran condicionadas a lo establecido por la ley constitucional, no pudiendo entrar en conflicto con ella.

3.3 Concepción del ordenamiento de tránsito

La génesis de todo ordenamiento de tránsito lo encontramos en tres elementos: “1º La ingeniería de tránsito, 2º la educación vial y 3º la legislación y vigilancia policiaca.”¹³ Son los tres elementos que, trabajando simultáneamente, sustentan un tránsito seguro y eficiente. Es del tratamiento y estudio técnico del problema y del estudio de la realidad propia de cada sociedad, de donde se deben desprender las bases para las leyes y reglamentos de tránsito. La concepción de nuestro ordenamiento jurídico de tránsito, deviene de la realidad, que se traduce en una problemática jurídico-social, esa realidad o problemática consiste, (y sigue consistiendo) en el aumento del parque vehicular en toda la República de Guatemala, lo que dio lugar a la puesta en vigencia del Decreto 132-96, actual Ley de Tránsito, con la cual se viabilizó la puesta en marcha de políticas contenidas en proyectos como el de Metrópolis 2,010, en cuanto a materia de tránsito era aplicable; en dicha ley de tránsito, también se facultó a cada municipalidad del país, a que se hiciera cargo de su propio tránsito vehicular, derivando en una descentralización de la función de organización del tránsito, en base a la citada ley, pues anteriormente el ejercicio de la administración del tránsito de todo el país, lo tenía el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional; sin

¹³ Cal Rafael, Reyes Spindola, Maynor y otros. *Ingeniería de tránsito. fundamento y aplicaciones*. Pág. 23



embargo, a la fecha, hay aún varias funciones que siguen concentradas en dicho departamento.

Los ordenamientos de tránsito desde mi punto de vista deben ser concebidos para cumplir tres funciones fundamentales: A) La organizativa, la que surge de los estudios técnicos y se proyectará en disposiciones de tránsito objetivas y reales, que procuren solventar la problemática de la regularización del tránsito, separando la leyes de tránsito de los ordenamientos legales de infraestructura vial. B) La reeducadora, que consiste principalmente en capacitar y enseñar al conductor, sus derechos, obligaciones y responsabilidades. Esto se da en tres momentos distintos; el primer momento se concretiza cuando al aspirante a conductor se le instruye y enseña todo lo relativo a la conducción técnica de un vehículo y los lineamientos que debe acatar durante el pilotaje y tránsito de un automóvil por la vía pública, previo a la obtención de una licencia de manejo. El segundo momento se materializa cuando por virtud de una contravención al ordenamiento de tránsito vigente, el estado en pleno ejercicio de su facultad sancionadora, reeduca al conductor infractor, obligándolo a acudir a centros de capacitación y enseñanza, para que se le reoriente e instruya en la forma de conducción de un vehículo y se apegue a los parámetros establecidos en la ley. El tercer momento se da cuando el Estado, hace uso de la figura de la reincidencia administrativa, pues ya ha reeducado con anterioridad al conductor contraventor y habiendo aplicado alguna sanción de tránsito por dicha conducta antijurídica, la persona contraventora sigue infringiendo lo preestablecido por las leyes y reglamentos aplicables, obligando al Estado a agravar la sanciones a imponer y dejando constancia de los actos antirreglamentarios del conductor contraventor, para una hipotética



suspensión temporal o definitiva de su derecho de libre locomoción a través del uso de vehículos automotores. Y C) La recaudadora, la cual consiste en la reglamentación del procedimiento, para la obtención de fondos e ingresos monetarios, para la obtención de recursos humanos, técnicos y de infraestructura material e informáticos, que permitan la consecución del mejoramiento constante del tránsito, principalmente a través del desarrollo de políticas y proyectos descritos en la función reeducadora, así como el mejoramiento continuo del servicio administrativo y de policía de la entidad que regule el tránsito.

3.4 Estructura y contenido de la ley de tránsito

La ley de tránsito guatemalteca, encuentra sus antecedentes en tres regulaciones anteriores, siendo la primera de ellas el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional del 4 de junio de 1927, para luego dar paso a la del 20 de noviembre de 1952, cuando se creó el reglamento denominado Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito, ambos reglamentos eran suficientes para el control vehicular que en esos años era muy bajo. En 1972 se promulga el Decreto 66-72 que estuvo en vigencia veinticuatro años y que fue derogado por la actual Ley de Tránsito. La ley vigente de tránsito, es fruto de la producción normativa jurídica del Organismo Legislativo, siguiendo el procedimiento constitucional legislativo, lo cual le da a esta ley una característica de ley formal y ley de rango jerárquico ordinario, la misma esta constituida por una parte considerativa y una dispositiva dividida en once títulos que agrupan y la vez dividen a los cincuenta artículos que conforman dicha parte dispositiva.



En la parte considerativa de la ley, encontramos un resumen de los fundamentos que motivaron a los legisladores para crear y promulgar la actual ley de tránsito. Observándose en el primer considerando de la citada ley, lo referente a la garantía fundamental de garantizar la seguridad de las personas, consagrada en los artículos segundo y tercero de la Constitución Política de la República de Guatemala. En el segundo considerando, se encuentran plasmadas las tendencias filosóficas y políticas que impregnaban la concepción y administración del gobierno de turno de aquella época, para algunos sectores de la sociedad, innovadoras, y para otros sectores, privatizadoras de los servicios públicos que prestaba el estado hasta ese entonces, pues una de las características de esta ley, es permitir al sector privado participar en actividades específicas de la administración del tránsito, verbigracia la emisión de licencias de conducir a través de la empresa denominada Maycom. En el tercer considerando encontramos un resumen de las razones sociales que a juicio del legislador, motivaron la necesidad de modernizar, la legislación de tránsito guatemalteca; sin embargo, a falta de una exposición de motivos que ilustre sobre los argumentos fácticos y de la explicación teórica y práctica de las razones sociales y económicas que fundamentaron la emisión de la ley objeto de análisis.

Para efectos del presente estudio solo se señalarán aquellos Títulos, capítulos y artículos de la parte dispositiva de la Ley Tránsito, que versen formalicen y validen la ficción legal del vehículo infractor; la ley de tránsito se encuentra dividida en once títulos. El título I, comprende tres artículos; el tercer Artículo nos habla de la responsabilidad de los conductores de vehículos, estableciendo que las sanciones deberán dirigirse al conductor responsable y al propietario del vehículo en calidad de



responsable solidario por el uso que se le dé al automotor de su propiedad. El título comprende ocho artículos; del número cuatro al once. El Artículo 8 y 9, establecen el ejercicio de la administración del tránsito a través de las municipalidades de la República de Guatemala, (ya sea en forma individual o conjunta), a través de acuerdo gubernativo que el Concejo Municipal de cada municipalidad, deberá convalidar mediante acuerdo municipal. El título III, consta de dos artículos; el 12 y 13. Hay que hacer notar que el artículo 13 de la citada ley establece en su redacción que, “En caso que un vehículo atropelle...”, lo cual da pie a que se comience a estructurar la figura ficticia del vehículo infractor, puesto que un vehículo siendo un objeto jurídico, no podrá atropellar a un peatón por sí solo, a menos que esté siendo conducido por una persona. El título VIII consta de 14 artículos, comprendidos del número 30 al número 43. Mediante este articulado la ley desarrolla el régimen infraccionario y sancionatorio en materia de tránsito. Es precisamente en este título, en su Artículo 30 segundo párrafo, donde a mi criterio, la ley configura la figura ficticia legal del vehículo infractor al equiparar a la persona jurídica con un objeto jurídico. Otro hecho que resalta en este título es el contenido el Artículo 32 segundo párrafo, cuando regula lo referente a las amonestaciones en materia de tránsito, ya que, según la ley, la amonestación consiste en la perforación de la licencia en los espacios previstos para tal efecto, derivado de la violación o incumplimiento de las disposiciones contenidas en la ley objeto de estudio. ¿Qué efectos traen consigo la amonestación en materia de tránsito para el conductor infractor? La misma ley nos lo dice en sus Artículos 33 y 40, cuando regula que se dará la retención del documento por la autoridad competente, cuando se haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia, en virtud de haber sido amonestado cinco veces durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera



infracción, para el caso de la amonestación, por un periodo de uno a seis meses. Y habrá lugar a la cancelación de la licencia, cuando a su titular se le haya suspendido administrativamente por dos años calendarios consecutivos o tres veces en años calendarios no sucesivos o bien por orden judicial. Menciono lo anterior debido a que en la práctica sancionatoria en materia de tránsito, lo anterior no se lleva a cabo, primero por que la entidad emisora de la licencia de conducción pasa por alto lo antes señalado por la ley; ya que, al hacer una observación físicamente de dicho documento, constatamos que no hay espacio alguno para la perforación de la licencia en caso de amonestación. El título IX, está constituido por dos artículos, el número cuarenta y cuatro y el número cuarenta y cinco, los cuales contemplan el régimen financiero, que estipula la facultad de la autoridad competente de disponer de los ingresos provenientes de la aplicación de la ley, en materia de tránsito, autorizándola para imponer sanciones pecuniarias, recaudar el valor de las mismas y crear su fondo privativo, para uso exclusivo de las mismas. El título XI consta de cuatro artículos, comprendidos del número 47 al 50. Este título regula lo relativo a la reglamentación de la ley de tránsito a través de su Artículo 48, los medios de impugnación en materia de tránsito, siendo esto el recurso de revocatoria y lo que establece la Ley de lo Contencioso Administrativo, para el caso en que se opere el silencio administrativo, ya que las resoluciones que no se resuelvan en 30 días, se tendrán por desfavorables para el administrado. Y en el Artículo 49, se establece la derogatoria expresa del Decreto número 66-72 del Congreso de la República que contenía la Ley de Tránsito anterior.



3.4.1 La reglamentación de tránsito contenida en el acuerdo gubernativo 273- 98

“La actividad o función de policía, se genera en cualquier organización del Estado, en vinculación y coordinación con la ley, y principalmente, con la Constitución Política, para mantener el orden jurídico guatemalteco y cumplir con los fines del Estado, entre ellos, el bien común, la seguridad y la paz”¹⁴ Doctrinalmente se define a la policía administrativa como: “El medio coercitivo, por el cual se manifiesta el poder público de la administración, a través del Estado, limita los derechos, libertades y de propiedad, en beneficio del bienestar general o bien común a través de la amenaza y de la coacción, (la sanción administrativa)”.¹⁵ La libertad otorga derechos y obligaciones, irónicamente la práctica de estos, genera peligros contra el interés público y ante tales peligros se justifica la actividad de policía del estado. Entre los instrumentos o medios de los que se vale el estado de derecho, para ejercer su función de policía, se encuentran los reglamentos; esto no significa que no existan otros instrumentos, que el estado pueda utilizar para efectuar su actividad de policía, siempre y cuando se ajusten a la legalidad y juridicidad que propugna el estado de derecho. Sin respaldo reglamentario, la policía debe abstenerse de actuar. La actuación sin respaldo reglamentario, genera responsabilidades: delitos, cárcel e indemnizaciones. De lo antes anotado infiero que, el Reglamento de Tránsito, contenido en el Acuerdo Gubernativo 273-98, es un reglamento de policía administrativa, con el rango jerárquico de ley reglamentaria, pues la emite un órgano facultado por la Constitución Política, para ejercer la estudiada función reglamentaria que señalé en apartados anteriores. En cumplimiento a esta

¹⁴ Castillo González, Jorge Mario. *Derecho Administrativo Guatemalteco*, Tomo I. Pág. 540

¹⁵ Calderón Morales, Hugo Haroldo. *Derecho Administrativo II*. Pág. 157



función legislativa atribuida al Presidente de la República de Guatemala, se formó una comisión integrada con representantes del Ministerio de Gobernación, de la Agencia Guatemalteca de Seguros (AGIS), de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, del Departamento de Tránsito y de la Municipalidad de Guatemala, que aprobó el proyecto de Reglamento de Tránsito, que posteriormente fue trasladado a la Secretaría General de la Presidencia de la República, para su aprobación y publicación. “Con fecha 25 de mayo de 1998, el Organismo Ejecutivo mediante Acuerdo Gubernativo número 273-98 de fecha 22 de mayo de 1998, publicó el Reglamento de Tránsito, que sirvió de complemento para ratificar la delegación de funciones de tránsito a la Municipalidad de Guatemala, pues no obstante ser un reglamento con aplicación en toda la república, centraba su accionar en la ciudad capital, ya que en los demás departamentos de la república, no tenía aplicación pues en estos no existía policía de tránsito que aplicara el reglamento, y fue la Policía Nacional Civil la que se hizo cargo del tránsito en los otros departamentos, mientras se regulaba y se acordaba la función específica que debía cumplir la Policía Municipal de Tránsito en la ciudad capital y la Policía Nacional Civil en el resto del territorio de la República de Guatemala, pues debido a los constantes cambios en la organización de la nueva Policía Nacional, se había abolido la sección motorizada y el cuerpo de tránsito en toda la república.”¹⁶ Dicho reglamento se compone de una parte considerativa y de una parte dispositiva; la parte dispositiva se compone de 197 artículos, agrupados en seis títulos, que a su vez se subdividen, en una determinada cantidad de capítulos, cantidad de capítulos que va variando, de título a título.

¹⁶ Aquino López, Erika Lissette. *Análisis del decreto 132-96 del Congreso de la República, su aplicación por las municipalidades y la problemática que afrontan para obtener el acuerdo gubernativo para su aplicación.* Pág. 8



Su parte considerativa contiene dos considerandos que hacen referencia al Acuerdo Gubernativo 499-97, del 2 de julio de 1997, que contenía un Reglamento de Tránsito, con fines divulgatorios y que habiendo cumplido dicho acuerdo con el objetivo trazado, el Presidente de la República, en su función reglamentaria procedió a modificar el acuerdo antes citado, por el Acuerdo Gubernativo 273-98, que contiene el actual Reglamento de Tránsito.

Al igual que en el apartado anterior donde se procederá, por razones didácticas y de espacio, en el presente estudio solo a señalar aquellos títulos, capítulos y artículos del Reglamento Tránsito, que formalizan y validan la ficción legal del vehículo infractor, pues dicha normativa fue concebida para tratar de ser lo más profuso en cuanto regularización de tránsito se refiere, por tal circunstancia empezaré indicando que el título I, contiene dos capítulos que abarca de los artículos, del 1 al 7; estos últimos contienen un listado con más de cien definiciones, relacionadas con la aplicación del Reglamento de Tránsito. Se resaltan estos artículos debido a que, dentro de estos existe un extenso listado, donde no se hace ninguna referencia al término o concepto de vehículo infractor. Sí define los términos de infractor y vehículo por separado, pero jamás los utiliza o define de manera conjunta para referirse a un vocablo nuevo o distinto, de aquellos dos mencionados dentro de la terminología legal del reglamento. Al infractor lo define como: *Persona que no cumple una o varias normas legales*. Hago notar aquí, que claramente el reglamento señala a la categoría fundamental de persona, como el sujeto activo que incumple con una o varias normas legales, en ningún momento, dicta que sea un objeto jurídico el que pueda contravenir tal



ordenamiento. Al vehículo lo define como: Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública. El título V es el segundo más extenso del Reglamento de Tránsito, abarcando del artículo número 99 al número 179, agrupados en once capítulos. En su capítulo once norma la retención y consignación del vehículo, licencia de conducir y tarjeta de circulación; en este capítulo, en el Artículo 178, se hace referencia al vehículo infractor, cuando preceptúa que para el traslado de dicho vehículo del lugar de la infracción al depósito correspondiente, la autoridad de tránsito usará grúas y otros medios adecuados. Hago especial anotación del presente artículo, en virtud de que es aquí donde el reglamento comienza a utilizar una terminología inapropiada y equivocada, al empezar a usar una palabra o expresión que no se encuentra contemplada en la lista de definiciones que avalan el lenguaje jurídico empleado dentro del mismo Reglamento de Tránsito, tal y como dejé anotado anteriormente, cuando hice referencia a ese listado, inmerso dentro del contenido que desarrolla el título primero del referido Reglamento. Si bien es cierto que, previo a la aprobación del reglamento objeto de estudio, se revisó y corrigió el mismo, se cometió a mi juicio, en el error de inventar, emplear, dejar e incluir dentro del lenguaje jurídico, inmerso dentro del propio reglamento de tránsito, esta especie de culteranismo jurídico, que denominaron vehículo infractor, lo cual trae como resultado una mala aplicación del régimen sancionatorio, aparejando perjuicios, inclusive patrimoniales al imponer multas innecesarias, dejando fuera y sin aplicación positiva, la imposición de amonestaciones que traerían consigo, la suspensión o cancelación de la licencia de conducir, para aquellos conductores reincidentes, en contravenciones a la reglamentación de tránsito. “En las leyes, en los contratos, en las sentencias, la claridad no sólo en que el texto sea entendido como debe entenderse, sin *esfuerzo, vacilación o duda, sino también en que*

*las palabras empleadas en él sean las que denotan con exactitud el concepto, la idea, la intención; en suma, las que en léxico jurídico significan precisamente lo que quiere decirse*¹⁷, es lo que a mi juicio, ayudará a una correcta aplicación de las reglamentaciones vigentes, no sólo en materia de tránsito, sino en cualquier otro tipo de ordenamiento jurídico. Pues no puede haber claridad y certeza de aplicación de una ley o reglamento, donde no hay propiedad del empleo del lenguaje. Finalmente el título VI, está compuesto por un capítulo único, que comprende del Artículo número 180 al Artículo número 197 que contiene el régimen sancionatorio por infracciones a la Ley y Reglamento de Tránsito, enunciando los supuestos en que debe incurrir el conductor, para ser sancionado con una multa, que pueden ser impuestas desde un valor de cien quetzales hasta por la suma quinientos quetzales. En este título hay que hacer notar, lo que en relación al procedimiento infraccionatorio establecen los Artículos 186 y 190 del Reglamento de Tránsito, pues es aquí donde cobra plena vida y aplicación práctica la figura ficticia legal del vehículo infractor, tal y como explicaré a detalle en el capítulo cinco del presente estudio.

3.5 Relación de la ley y reglamento de tránsito con otras normas del ordenamiento jurídico guatemalteco

Ninguna ley especializada puede existir con total independencia de las demás leyes, pues el ordenamiento jurídico es único y está integrado por leyes de distintas ramas del Derecho que constituyen un todo, en ese orden de ideas la Ley de Tránsito es la directriz principal en materia de tránsito, sin embargo, hay otras leyes como la propia

¹⁷ Bielsa, Rafael. *Ob. Cit.* Pág. 19



Constitución Política de la República de Guatemala, el Código Municipal, el Código Penal, el Código Procesal Penal, el Código Civil, el Código Procesal Civil y Mercantil, los Tratados Internacionales ratificados por Guatemala en materia de tránsito, la Ley de lo Contencioso Administrativo, el acuerdo gubernativo 14-97, relacionado con la emisión de gases, entre otras, que ocupan un lugar importante en la correcta función de la administración del tránsito.



CAPÍTULO IV

4. Sanciones e infracciones de tránsito

“...Cuanto más satisfaga la ley las genuinas e importantes aspiraciones de la sociedad, más justo será el sistema legal”¹⁸, dando ejemplos concretos, de que un derecho conlleva una responsabilidad, y que tal derecho puede ser restringido o incluso perdido a favor del bienestar y seguridad de la colectividad.

4.1 La sanción jurídica y la coacción

Se dice que la sanción es el castigo que con esencia coercitiva establece un sistema jurídico si no se cumple con lo dispuesto en una norma. La coacción es la fuerza autorizada por el derecho, para lograr la realización de la sanción. Mientras la sanción es la pena o castigo, la coacción es la forma en que se aplica. La Sanción es un elemento formal de la norma jurídica, la coacción es un elemento de la sanción, pero no es la sanción misma. Entonces puede definirse a la sanción jurídica como las medidas que un ordenamiento jurídico impone con el fin de reforzar el respeto de sus propias normas y, en su caso, remediar los efectos de su incumplimiento.

¹⁸ Morris, Clarence. La justificación del derecho. Pág. 3

4.2 Clases de sanciones jurídicas

Una de las distinciones más importantes, es aquella que las distingue entre sanciones negativas y positivas. Las sanciones negativas, son aquellas medidas que tienden a contrarrestar el incumplimiento de una norma jurídica. A su vez, pueden ser retributivas y reparadoras. Entre las retributivas destacan las de carácter penal (delitos o faltas), y las de carácter administrativo (multas). Las reparadoras son características del Derecho privado, en cuanto se basan en el principio de satisfacción y resarcimiento por un daño causado. Las sanciones positivas, son aquellas medidas que tienden a través de una acción directa a promover el cumplimiento o la ejecución de una norma. También pueden ser retributivas y reparadoras. Las retributivas consisten en el establecimiento de premios, recompensas, condecoraciones, honores, etc. Las reparadoras consistirían en compensaciones de diverso tipo por trabajos, esfuerzos, gastos, etc. (verbigracia, beneficios fiscales a empresas). Por otro lado, es importante poner de manifiesto la diversidad de las sanciones jurídicas, pues no se pueden reducir a las penas en sentido estricto. Así, en la sanción estarían incluidas también la nulidad de los actos, la caducidad de los derechos, el deterioro o agravamiento de la obligación cumplida, la indemnización de daños y perjuicios, la ejecución forzosa o el cumplimiento por sustitución y también, por supuesto, la imposición de la pena. Otra clasificación muy importante y amplia, que se desprende del análisis de las ya anotadas, es la que se refiere a la clasificación de las sanciones jurídicas, atendiendo a la rama del derecho dentro de la cual son implementadas e impuestas. Dentro de esta clasificación nos referiremos a las siguientes tipos de sanciones:



Sanción Jurídico Penal: La sanción jurídica se puede considerar de esta manera como el género y la clasificación civil, administrativa, penal, como la especie. Se puede decir que la sanción jurídico penal es la reacción jurídico estatal frente a los ataques más graves a los bienes protegidos legalmente y tipificados como delitos. Se ha definido a la sanción jurídico penal (pena), como el resultado eminentemente jurídico y debidamente establecido en la ley, que se fundamenta en la privación o limitación de bienes jurídicos, que impone un órgano jurisdiccional competente, en nombre del estado, al responsable de un ilícito penal. Dada la definición anterior, es oportuno señalar las características que se pueden observar en esta clase de sanción jurídica, siendo las relevantes las que a continuación desgloso: a) es un castigo, b) es de naturaleza pública, c) Consiste en una consecuencia jurídica d) debe ser determinada, e) Debe ser personal: solamente tiene que sufrirla un sujeto determinado y únicamente tiene que recaer sobre el condenado en el entendido que nadie puede ser sancionado por hechos delictivos de otros. La responsabilidad penal no se hereda, debido a que es personal, a pesar de que el sufrimiento del condenado pueda extenderse a su familia o bien a terceras personas, o sea que a pesar de ser personal cuenta con trascendencia social. Esta característica sintetiza el principio determinante en el derecho penal que se conoce como principio de la personalidad de las penas, e) Debe ser proporcionada, f) Debe ser flexible y, g) Debe ser ética: ello significa que la pena tiene que encontrarse encaminada a hacer el bien para el delincuente. De acuerdo con la actual legislación guatemalteca (Artículos 41 al 61 del código penal), las penas se dividen en principales y accesoria. Son penas principales: La de muerte (Pena Capital), la prisión, la de arresto y la multa. Son penas accesorias la inhabilitación absoluta, la inhabilitación especial, el comiso,



pérdida de los objetos o instrumentos del delito; la expulsión del extranjero del territorio nacional, el pago de costas y gastos procesales, la publicación de sentencias y todas aquellas que otras leyes señalen.

Sanciones Jurídico Administrativas: El Licenciado Rafael Godínez Bolaños, la define: “la pena que se impone a una persona por la administración pública, debido a su conducta contraria o violatoria de las disposiciones de policía administrativa y que causa cosa juzgada, hasta que es sometida a las autoridades judiciales por el interesado, al ejercer las acciones que le confiere la ley para defenderse.”¹⁹ La doctrina establece que existen diversos elementos que determinan las características de la sanción administrativa, siendo estos los que a continuación se enumeran: 1. Proceden de una autoridad administrativa ; 2. producen un efecto aflictivo; 3. prosiguen a la realización de un ilícito; 4. cumplen una finalidad represora; 5. su imposición exige la observancia de un procedimiento administrativo. Frente al derecho penal, existe también otra herramienta sancionadora a disposición del estado que, con el modesto propósito de procurar el correcto funcionamiento de la gestión administrativa, asegura el respeto a las normas jurídicas administrativas con la imposición de sanciones de orden administrativo, típicamente multas. La potestad sancionadora de la administración está configurada y limitada por los principios de legalidad, tipicidad, culpabilidad o responsabilidad, proporcionalidad, la no aplicabilidad del *non bis in ídem* y prescripción. Los principios en que se basa la potestad sancionadora de la Administración han sido tomados del Derecho penal, siguiendo los criterios de la jurisprudencia largamente consolidada, en virtud de la cual se considera que tales principios son plenamente aplicables al ejercicio

¹⁹ Godínez Bolaños, Rafael *El intervencionismo Estatal (La Policía Administrativa)*. Pág. 6

de la potestad sancionadora de la Administración, en cuanto son comunes a toda actividad punitiva del Estado, cualquiera que sea el órgano que la ejerza. Antes de pasar a la siguiente clasificación de las sanciones jurídicas es importante establecer las diferencias sustanciales que existen entre la sanción jurídico penal y la sanción jurídico administrativa. La sanción jurídica penal consiste en una variedad determinada previamente, que va desde la pena pecuniaria, hasta la pena de muerte, mientras que la sanción jurídico administrativa, únicamente se limita de conformidad con la ley a la imposición de multas en la mayoría de los casos.

Sanciones Jurídico Civiles: El derecho civil, por regla general tiende, por medio de sus sanciones, a volver las cosas al estado anterior al hecho dañoso que ocasionó al demandante un perjuicio patrimonial, y a diferencia del derecho penal, su función no es el castigo del culpable, sino la reparación del daño. Son ejemplos de ello, la acción reivindicatoria, la acción confesoria, la acción negatoria, la acción pauliana o la acción de nulidad. Sin embargo, hay casos que la ley civil excede este carácter para entrar al ámbito del castigo, asumiendo el carácter represivo típico de las sanciones penales.

4.3 Definición de infracción

Es el acto voluntario o involuntario que por comisión u omisión, comete cualquier persona cuando transgrede, quebranta o incumple una ley, reglamento, tratado o pacto. El término infracción, se refiere al género y la falta, delito y contravención a la especie. La contravención y la falta, la doctrina y la ley, suelen tomarlos como sinónimos, no necesariamente debe haber equivalencia entre el término contravención y falta, y si ha



de darse, hemos de señalar un clasificación de faltas, para diferenciar las que se comenten en detrimento del derecho penal y las que violentan normas de naturaleza jurídica administrativa y más directamente a las leyes de policía. “En algunos ordenamientos jurídicos que establecen una división tripartita de la infracción penal, se reserva el término contravención para la más benigna; así, en la legislación francesa, además de crímenes y delitos, están las contravenciones, castigadas tan sólo con penas de simple policía. Vienen a constituir las faltas de la legislación penal hispanoamericana.”²⁰

Consecuentemente la contravención es la infracción de disposiciones administrativas, municipales o policiales, estando sometida para su juzgamiento a las propias autoridades antes mencionadas. Luego entonces, es más apropiado utilizar el término *contravención*, al referirnos a infracciones que quebranten el ordenamiento jurídico administrativo en general. La Constitución Política de la República de Guatemala, distingue entre delitos, faltas e infracciones, haciendo un mal uso del último término, pues el término infracción, se refiere al género y la falta, delito y contravención a la especie. A pesar de esto, la constitución guatemalteca vincula a los delitos y faltas en el área penal y las faltas e infracciones en el área administrativa, ya que, según el entender de los constituyentes, “la diferencia sustancial entre ambas, es el origen del hecho, según el cual, los delitos y faltas penales las impone el juez penal, en tanto que las faltas e infracciones administrativas, las impone el Presidente de la República por medio de alguna autoridad administrativa o ésta, en forma directa, gracias a la

²⁰ Cabanellas, Guillermo, *Diccionario de Derecho Usual*. tomo I. Pág. 519



autonomía.”²¹ Con base a nuestra legislación y a lo descrito, las faltas, son conductas ilícitas dentro de la ley penal, que regulan cierto tipo de actos, que por su escasa gravedad o por su resultado dañoso casi intrascendente han merecido a criterio del legislador tener un trato especial y diferente a los crímenes y delitos. “... para algunas legislaciones las faltas deben estar incluidas en el código penal por constituir una de las tres categorías de las infracciones penales (crímenes, delitos y faltas). “En cambio para otras legislaciones las faltas deben quedar fuera del código penal, para ser sancionadas por normas especiales, generalmente de tipo municipal o policial, sin perjuicio de la posible intervención de los jueces de menor categoría”²². Entre la contravención y la falta algunos autores señalan como diferencia fundamental, que la primera se refiere a infracciones a las disposiciones y reglamentos de policía; y las segundas ser el grado inferior o más benigno de aquellas figuras delictivas que permiten un escalonamiento de la responsabilidad en materia penal. La definición de delito deriva de “la construcción técnico jurídica de la infracción”²³ y se concretiza en la teoría general del delito, alcanzando gran relevancia en el ámbito jurídico guatemalteco, hasta el punto de convertirse en el único criterio y herramienta para la construcción de la definición de Delito. De esa guisa, se nos enseña que delito es: un acto (positivo o negativo) en que incurre toda persona, legalmente típica, antijurídica, culpable, imputable a un sujeto responsable, en ocasiones previa determinación de condiciones objetivas de punibilidad, y al cual se le impone una pena y/o medida de seguridad. En la anterior definición encontramos todos los elementos que en base a la teoría general del delito, conforman la delimitación de lo que debe entenderse por delito.

²¹ Castillo González, Jorge Mario. *Ob. Cit.* Pág. 558

²² Ossorio Manuel. *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales.* Pág. 312

²³ De León Velasco, Héctor y De Mata Vela, Francisco. *Ob. Cit.* Pág. 120



4.4 Diferencia entre falta y delito

“El problema de la diferenciación entre delito y falta o contravención es uno de los más discutidos. En general sus soluciones obedecen a dos sistemas típicos: el cualitativo que sitúa el criterio distintivo en la naturaleza jurídica particular de estas dos clases de infracciones y el cuantitativo: que negando toda diferencia jurídica intrínseca se apoya en el criterio de la gravedad y clases de las penas. También se ha llamado a estos sistemas, bipartito (delitos y faltas) y tripartito (crímenes, delitos y faltas) respectivamente.²⁴ La legislación penal guatemalteca sigue la corriente bipartita y señala como único carácter distintivo entre delito y falta el elemento pena y la competencia para su juzgamiento. Sin embargo, es la misma ley penal la que nos marca una serie de diferencias entre la falta y delito, siendo éstas las siguientes: a) En las faltas solo pueden ser sancionados los autores; no existen cómplices o coautores como en los delitos; b) sólo son punibles las faltas consumadas; no existen faltas tentativas como en el caso de los delitos; c) la reincidencia en las faltas no se apreciará después de transcurrido un año de la fecha de la sentencia; d) a los autores de faltas, pueden aplicárseles las medidas de seguridad establecidas en el Código Penal, pero en ningún caso deberán exceder de un año; e) el comiso de los instrumentos y efectos de las faltas previstos en el Artículo 60 del Código Penal, será decretado por los tribunales, según las circunstancias. Otra diferencia que puede apreciarse entre los delitos y las faltas, es lo referente a la prescripción de la responsabilidad penal, regulado en el Artículo 107 inciso 4to del Código Penal; ya que el tiempo de prescripción en los delitos

²⁴ *Ibid.* Pág. 701

penados con multa es de cinco años, mientras que en las faltas el tiempo máximo es de seis meses. Esta gradación de responsabilidad penal, que por su escasa gravedad o resultado dañoso casi intrascendente han merecido ser concebidas de manera especial y diferente a los delitos; pues son infracciones penales a las cuales nuestra legislación vigente no le da el trato y desarrollo adecuado debido a que, en todo el texto de la ley penal que desarrolla lo relativo a las faltas no se tuvo el cuidado de utilizar una terminología adecuada a nuestro medio al describir estos tipos penales, llegando al extremo de carecer de toda creatividad científica, ya que el código penal guatemalteco copió literalmente las faltas que aparecen reguladas en el Código Penal Español del año un mil novecientos veintiocho. Para culminar con este punto me referiré a las diferencias existentes entre las faltas penales y las faltas administrativas o más propiamente dicho, de las contravenciones.

Las faltas son obradas dentro de la esfera del derecho penal, mientras que las contravenciones son quebrantamientos a leyes o reglamentos administrativos y en especial a los referentes al orden municipal o de policía. Otra diferencia que podría citar es su gradación; mientras la falta penal, es la gradación de la responsabilidad penal de menor importancia, en materia administrativa podemos encontrar un escalonamiento que diferencia entre contravenciones graves y leves, la primera de éstas implica la suspensión o cancelación del libre y legítimo ejercicio de un derecho o profesión (inhabilitación), aparejada de una multa, mientras que en la segunda, la única sanción impuesta al infractor de una ley o reglamento es la multa. Generalmente en la administración, la única sanción es la multa, sin embargo pueden darse otro tipo de sanciones como veremos mas adelante en el apartado cuatro punto seis de este

capítulo; las faltas penales vienen aparejadas de una sanción restrictiva de libertad, imponiendo penas de arresto, que pueden llegar a ser conmutables mediante una caución económica.

4.5 Elementos integrales de la contravención de tránsito

Siendo nuestra ley y reglamento de tránsito un ordenamiento administrativo de policía, entonces es de suponer que cuando no se acatan los lineamientos en él contenidos, nos encontramos ante una contravención y no una falta, como aseveran la mayoría de los autores y jurisconsultos guatemaltecos. Los elementos integrales, sin los cuales no podría existir una contravención administrativa cualquiera, se pueden desarrollar mediante la teoría de la construcción técnico jurídico de la infracción. Analizar si ésta técnica desarrollada para el estudio del delito, dentro del derecho penal, es válida y aplicable para las contravenciones de tipo administrativo, es tema y materia para otro estudio más profundo del mismo. Por lo cual aquí solo señalaré que siendo la contravención administrativa una especie de las Infracciones jurídicas, es de suponer que la teoría desarrollada por la dogmática alemana por el empleo del método analítico, es susceptible de ser adaptada para el estudio de otro tipo de infracciones que tiene su origen en otras ramas del derecho, como las que se analizan en el presente estudio. De esa cuenta señalaré brevemente que, la contravención administrativa originada del quebrantamiento de nuestro ordenamiento de tránsito vigente se integra de los siguientes elementos positivos: a) La acción o conducta Humana, b) la antijuridicidad, c) la culpabilidad y d) la imputabilidad.

a) La acción o conducta Humana: Es un acto humano voluntario. Sin este elemento no puede existir la contravención. Si el hecho fuera involuntario, la falta sería inexistente. Es por ello que, la acción como la manifestación de la voluntad se produce siempre en el mundo externo, existiendo siempre una conexión entre la acción y el resultado, pero que son dos cosas distintas. b) La antijuridicidad: Es la conexión de contradicción entre la acción y el precepto de policía. En otras palabras es un juicio de valor por el cual se declara que, determinada conducta no es lo que el derecho demanda. c) La culpabilidad: Es la voluntad de la persona, manifestada en la capacidad de elección de cometer la contravención a sabiendas de que actúa contra la ley o el reglamento. Dentro del sujeto activo existe una capacidad de elección, y esa capacidad es el presupuesto del actuar humano social y jurídicamente relevante. d) La imputabilidad: Conceptualizada como un elemento positivo de la infracción, puede ser analizada como un concepto psicológico que cobra vida en el personaje del infractor, pues juega un papel decisivo en la construcción técnico jurídica de la contravención; tal postulado encuentra su fundamento, en que las personas infractoras deben de llenar ciertas condiciones psíquicas y biológicas que van a determinar su salud mental y su madurez biológica, presupuestos que exigen las legislaciones modernas para que la persona pueda responder por las consecuencias de las acciones cometidas por ellas. Por lo cual habrá que considerar imputable a los sujetos que al tiempo de las acciones cometidas reúnan en su persona, las características biopsíquicas que requiere la ley, para tener la capacidad de ser responsables de los actos antijurídicos cometidos.

4.6 La sanción administrativa como consecuencia de la contravención de tránsito

El Decreto número 132-96 y su reglamento, establecen lo siguiente en los Artículos 31 y 175 en adelante, respectivamente: Se podrá imponer a las personas conductoras y propietarios de vehículos, según el caso, las sanciones administrativas siguientes:

a) Amonestaciones, b) retención de documentos, c) cepos para Vehículos, d) incautación de vehículos, e) suspensión y cancelación de licencias y f) multas.

a) Las amonestaciones son reguladas en el Artículo 32 de la Ley de Tránsito. Nótese que en el artículo citado la ley no hace alusión al término vehículo infractor, como lo hace en los articulados de su reglamento o de las alusiones indirectas que hace a tal figura, en sus artículos 3, 13 y 30 de la citada ley. En la doctrina, amonestación se entiende como la prevención o advertencia para que una persona se abstenga, procure o evite hacer alguna acción ilícita, siendo de las más benignas y benévolas de las sanciones jurídicas existentes, encontrándolas tanto en el ámbito del derecho civil, penal, laboral y administrativo. En materia policial administrativa de tránsito, nuestro ordenamiento conceptúa y establece que, las amonestaciones consistirán en la perforación de la licencia en los espacios respectivos para tal efecto. Toda vez que al titular de la licencia que haya sido amonestado 5 veces durante un mismo año calendario a partir de la fecha de la primera contravención, se le podrá suspender la licencia por un espacio de tiempo, de uno a seis meses. b) La retención de documentos está regulada en el artículo 31 de la citada ley, cuando establece que el juez de asuntos municipales, por intermedio de la policía municipal de tránsito podrá retener la licencia de conducir e imponer multas, cuando al conductor se le haya resuelto la suspensión o



cancelación de la licencia, al conductor que hubiera acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago y los casos contemplados en el Artículo 171 del Reglamento de Tránsito, entre los cuales podemos mencionar: las pruebas de alcoholemia y/o de influencia de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, portación de licencia vencida, falsificada o falsa, conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual resulten personas lesionadas o fallecidas, entre otras ahí consignadas. En el derecho administrativo el término retención denota la facultad que corresponde al estado para conservar la posesión de cosa ajena hasta el efectivo cumplimiento de una sanción o bien el pago de la debida multa, por razón de trasgresión de los ordenamientos de policía o municipal. c) La inmovilización de vehículos a través de cepo, sanción regulada en el Artículo 35 de la Ley de Tránsito, estipula que la autoridad de tránsito podrá emplear cepos o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública o en lugares no autorizados para los mismos o bien para inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras contravenciones. Los cepos se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la contravención cometida. d) Incautación de vehículos, se refiere al apoderamiento o toma de posesión que, en virtud de atribuciones legales o razón imperiosa de necesidad pública, lleva a cabo la autoridad judicial, administrativa o de otra índole y, en materia de tránsito consiste en retirar los vehículos, chatarra y demás cosas colocadas en la vía pública, en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito, regulado en los Artículos 35 al 39 de la Ley de Tránsito y 178 del Reglamento de Tránsito. e) Suspensión o cancelación de licencias. Es la sanción más severa a imponer a un conductor infractor reincidente. Es precisamente aquí, en donde radica la importancia de esta sanción, en la aplicación de la figura de la reincidencia. La restricción temporal



de la libre locomoción a través de un vehículo automotor, la encontramos en el Artículo 40 de la Ley de Tránsito que en armonía con el Artículo 33 de la citada ley establece que se podrá suspender la vigencia de la licencia, cuando su titular haya sido amonestado cinco veces (es decir cuando su licencia cuente con cinco perforaciones, signo distintivo de la amonestación según la ley), o multado administrativamente tres veces por contravenciones cometidas contra la Ley de Tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la primera contravención; esta sanción se fijará de uno a seis meses. Sin embargo, al analizar el citado Artículo 33 de la Ley de Tránsito, encontramos que al conductor que hubiere sido multado 3 veces, sin haber hecho efectivo el pago de las multas, se le retendrá la licencia de conducir. Se deduce que las normas del Artículo 33 y 40 de Ley de Tránsito se complementan, en virtud que la retención va operar cuando se acumulen 3 multas sin cancelar en un mismo año calendario, y en el mismo acto la autoridad competente puede proceder a tramitar la suspensión de la licencia, hasta por un plazo máximo de seis meses; por otra parte el Artículo 33 trae aparejada una condición liberatoria, para evitar que al conductor infractor, se le retenga indefinidamente la licencia o se opere la suspensión de la misma, al establecer que le será devuelta la licencia cuando haya cancelado la totalidad de las multas, pero ni la ley ni el reglamento establecen la gestión administrativa pertinente, para la retención y consignación de la licencia, a los sumo, como lo es el caso de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala, solo se cuenta con un manual de procedimientos administrativos, que orienta al oficial de tránsito a cargo del trámite de retención de licencia, cómo operar en tales casos, por lo que se infiere que deberá aplicarse lo establecido en el Artículo 177, literal a), que establece que la autoridad de tránsito pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil, al



conductor y sus documentos. Ahora bien, lo anterior no necesariamente implicaría la incautación del vehículo por parte de la autoridad competente, ya que la ley estipula que la anterior sanción solo procede cuando el vehículo sea dejado en la vía pública, en lugares no autorizados o que obstaculicen la libre circulación de otros automóviles. Entonces, es de suponer que el propietario del vehículo, a quien se le haya retenido la licencia, tendrá la facultad de retirarlo de la vía pública por medio del servicio de grúas privadas, para llevarlo a algún destino de su elección o bien dejarlo en la vía pública en un lugar que no obstaculice la libre circulación de personas y vehículos, hasta por un lapso máximo de 36 horas. Tiempo en el cual el conductor infractor deberá presentarse ante la autoridad competente, a efectuar el pago correspondiente de las multas adeudas y a solicitar la devolución de la licencia retenida, si fuera el caso, lo anterior si no se le resolvió suspenderle su licencia de conducción tal y como lo establece la ley. Aquí se da otro punto de análisis derivado de lo que establece el Artículo 190 del Reglamento de Tránsito el cual establece que treinta días después de impuesta una multa sin que la misma haya sido cancelada, la autoridad de tránsito solicitará el traslado del vehículo de la persona contraventora al depósito correspondiente, salvo que el hecho se encuentre en gestión administrativa. Esto último, para mí deriva en polémica, pues para que opere lo antes enunciado por el reglamento, debe de tenerse en cuenta lo que establece la ley, del acumulado de tres multas sin haber hecho efectivo el pago y la retención de la licencia correspondiente, y en última instancia, pasados 30 días de la retención y la no comparecencia a solicitar la devolución de su licencia y a hacer efectivo el pago de las multas, podría operarse el traslado del vehículo, si el conductor es detectado nuevamente en flagrante contravención al ordenamiento de tránsito, sin licencia y sin haber efectuado el pago de las multas



correspondientes, como última medida coactiva, para el pago de las multas adeudadas.

Sin embargo, en la práctica el Artículo 190 del Reglamento de Tránsito es aplicado separadamente y como primera medida de coacción para el pago de las multas de tránsito. Dejando a discreción de las autoridades que sanción se le impondrá por la insolvencia en el pago de las multas impuestas. ¿Y qué decir de las amonestaciones? *Éstas, como señalamos anteriormente son perforaciones en la licencia, en los espacios previstos para tal efecto, pero que en la realidad, no se da, porque en el cuerpo de las actuales licencias de manejo no cuentan con dicho espacio, para que la autoridad de tránsito opere la perforación como signo de que ha sido amonestado, y de haber una acumulación de cinco perforaciones, para que pueda darse la suspensión de la licencia de conducir, del piloto contraventor reincidente, esto sin dejar de lado la posible imposición de una multa. Como una aplicación agravada de la sanción descrita, encontramos la regulada en el Artículo 41 de la Ley de Tránsito, la cual describe la cancelación de la licencia de conducir. Esta sanción administrativa compete únicamente aplicarla al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la cual, no supone precisamente la extinción de un derecho, pero si la modificación y restricción a una facultad determinada, es decir, a la libre locomoción de una persona por medio de un vehículo. Esta sanción opera cuando al titular de la licencia se le ha suspendido administrativamente dos años consecutivos, o tres veces en años calendarios no sucesivos la licencia de conducir. Si observamos que en la práctica, la suspensión de licencias de conducir casi no se impone a los conductores infractores, es de suponer que esta sanción agravada ha de ser aún menos frecuente, o totalmente nula en su aplicación. Otro presupuesto que señala la ley para que opere la cancelación de la licencia de conducir, es cuando se impone por orden judicial, lo que*



puede darse con motivo de una sentencia condenatoria por algún delito conexo ordenamiento de tránsito o bien cuando se ha solicitado la declaración de Interdicción de una persona, por sobrevenir en ella alguna disminución de sus aptitudes físicas y mentales, necesarias para conducir determinado automotor. El último supuesto para que opere la cancelación de la licencia de conducir la encontramos en el Artículo 194 literal c), del Reglamento de Tránsito, el cual establece que, cuando se compruebe que la información proporcionada para la expedición de una licencia es falsa, o bien algunos de los documentos o constancias exhibidas, sean falsos o apócrifos, se procederá a conducir a la persona ante la autoridad competente, para que se inicie los procesos penales en su contra por los delitos de falsedad material e ideológica, así como el delito de portación y uso de documentos falsificados. La imposición de este tipo de sanción administrativa, podrá darse por un periodo de tiempo de seis meses y hasta por un año; y la judicial conforme las normas correspondientes. Esto implica que, la cancelación de la licencia de conducir puede darse de manera administrativa, cuando es operada por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil o la Municipalidad respectiva a través de su Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito; y puede operarse de manera judicial a través de los órganos jurisdiccionales correspondientes. Transcurrido el plazo administrativo o judicial de la cancelación de una licencia, el afectado podrá solicitar nueva licencia, para lo cual deberá cumplir con los requisitos de toda primera licencia y deberá contratar un seguro especial conforme lo normen los reglamentos.

4.7 La multa como sanción por excelencia de las contravenciones de tránsito en el ámbito jurídico administrativo guatemalteco

“Administrativamente la única sanción, es la multa”²⁵. No existe dentro de nuestro ordenamiento jurídico una definición de multa, la doctrina la define como: La pena dineraria que se aplica por una falta delictiva, administrativa o de policía o por inobservancia contractual. Sin embargo, la pena de multa ha ido adquiriendo cada vez mayor relevancia e importancia, especialmente porque constituye una fuente de ingresos para el estado, lo cual a mi parecer, es utilizado en el medio jurídico guatemalteco, como un mecanismo de lucro que desvirtúa el fin teleológico de la realización del bien común. La Ley de Tránsito, gradúa las multas basándose en el salario mínimo del campo para la actividad agrícola del café, vigente al tiempo de cometerse la infracción, según el Artículo 32 de la citada ley. De lo antes anotado, se puede observar que las leyes y reglamentos administrativos y de policía en Guatemala, tratan de guardar aunque sea mínimamente un principio de equidad, en la imposición de las multas al pretender buscar que se impongan en proporción de las fortunas y capacidad de pago, rentas o ingresos diarios de cada infractor en particular. En la definición apuntada, encontramos que la multa de tránsito es una pena, por lo cual dentro del ámbito jurídico guatemalteco debe reunir un mínimo de requisitos que la hagan jurídicamente válida, siendo estos los siguientes: 1. Debe estar previamente establecida en ley o reglamento, pues en éstos se encontrará normada la base legal de imposición. 2. La multa debe tener una tramitación y comprobación de la misma mediante el seguimiento de cierto procedimiento administrativo. 3 La decisión de la

²⁵ Castillo González, Jorge Mario. Ob. Cit. Pág. 557



autoridad de imponer la multa por contravención a lo reglamentos, que constará por escrito en resolución administrativa. 4. La regulación de recursos que pueda interponer el multado, como medio y derecho de defensa. Sin los anteriores requisitos citados, las multas carecen de fundamento jurídico y la autoridad que las imponga podría incurrir en responsabilidades penales y administrativas.

La Ley de Tránsito comienza regulando la imposición de multas en su Artículo 32, gradándolas con un valor mínimo y uno máximo para su imposición, atribuyéndole a la Autoridad la potestad de imponer multas y recaudar los recursos por este concepto; la gradación indicada no es aplicada pues el Reglamento de Tránsito en sus Artículos del 180 al 185, establece el valor de las multas en cien, doscientos, trescientos, cuatrocientos, quinientos, un mil, cinco mil y veinticinco mil quetzales, según sea la contravención cometida; si dichas multas son canceladas por el contraventor dentro de los cinco días hábiles a su imposición, este tendrá derecho a un descuento del 25% deducido del monto de la multa. Por el contrario, a partir del sexto día posterior a la imposición de la multa, sin que el contraventor haya hecho efectivo el pago, la misma deberá ser cancelada por el monto completo impuesto, así como deberá efectuarse el pago de intereses por mora calculados al veinte por ciento anual, sobre el valor total de la multa impuesta. El procedimiento de imposición de las multas lo encontramos regulado en el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito que establece que, toda vez verificada una contravención de tránsito, la autoridad competente entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, en la cual se indicará la contravención cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, según el caso. Este artículo nos dice también, qué se debe



de entender por trámite o gestión administrativa, concibiéndolo como el derecho de infractor, de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contado a partir de la fecha en que se cometió la contravención. “En este único artículo quedó plasmado la manera como el juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, puede cobrar de manera ejecutiva, a los infractores las multas impuestas, sin previa notificación, más que la publicación que hace eventualmente en los diarios del país y por internet, medios que usualmente no están al alcance de toda la población, por lo tanto no tienen manera de enterarse que han sido objeto de sanciones, a excepción de los casos en que son multados directamente y el policía de tránsito les ha entregado la boleta respectiva, indicándoles que han cometido una infracción. Por todo lo anterior, existe mucho descontento entre la población y aversión a la Policía Municipal de Tránsito, pues en la práctica se le veda a los automovilistas, la posibilidad de defenderse de la imposición de multas por infracciones a veces cometidas y a veces inexistentes, puesto que cuando se enteran, han transcurrido más de los treinta días, que determina la ley, quedando expuestos a que en cualquier momento les consigne su vehículo, enviándolo al depósito municipal, con los inconvenientes de pérdida de tiempo y dinero. A mi criterio con esta práctica ilegal, se busca coaccionar a las personas para obligarlas a pagar la multa respectiva, sin que el juzgado las cite personalmente, violando el debido proceso y su derecho de defensa”²⁶

²⁶ Canel Culajay Rafaela. “Funciones del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito de la municipalidad de Guatemala como órgano sancionador y ejecutivo según el decreto 132-96 y su reglamento” Pág. 96.



CAPÍTULO V

5. La responsabilidad de las personas ante las contravenciones de tránsito y la ficción legal del vehículo infractor

La ley se debe inferir, de la aplicación del conocimiento científico y filosófico del derecho como ciencia general, o en su manifestación como ciencia particular (verbigracia, derecho administrativo o derecho civil), aunado a un conocimiento amplio y concreto del ámbito nacional y de la idiosincrasia de pueblo al cual se desea aplicar; en ese contexto a idea de responsabilidad implica la necesidad de reparación y se define a la responsabilidad jurídica como: La capacidad para aceptar las consecuencias de un acto u omisión, consciente y voluntario que contradice o transgrede un ordenamiento jurídico, que conlleva la posibilidad real de reparar y satisfacer por uno mismo o, en ocasiones especiales, por otro, la pérdida causada, el mal inferido, la violación del bien jurídico tutelado o el daño ocasionado.

Se entiende que el término ficticio se refiere a lo que es falso o simulado, o más propiamente dicho lo fingido, es decir sin existencia real. "Jurídicamente, ficticio es algo engañoso o que no existe, como especie de mentira, o cosa no real. Ihering ha considerado, por eso, que la ficción es una mentira técnica consagrada por la necesidad... Dice que la ficción consiste en allanar dificultades inherentes a la adopción y aplicación de nuevas reglas."²⁷

²⁷ Bielsa, Rafael. Ob. Cit. Pág. 194

5.1 La Interpretación de la responsabilidad jurídica de las personas según el derecho

Las dos categorías fundamentales de la responsabilidad jurídica, las integran la responsabilidad civil y la responsabilidad penal. La primera se divide en contractual y extracontractual. La segunda es originalmente criminal, que lleva aparejada una pena o medida de seguridad, y la civil emanada del delito, para la reintegración de daños y perjuicios a la víctima del delito y a sus bienes y valores. Lo anterior no implica que no existan otros tipos de responsabilidad jurídica, como la administrativa por ejemplo.

Se dice entonces que hay responsabilidad civil cuando una persona es obligada a reparar el daño sufrido por otro; como sucede en los casos de accidentes de tránsito donde son varias las personas solidariamente responsables: propietario, conductor y garante, por lo que si la víctima ha sido indemnizada del daño sufrido por cualquiera de los agentes, no puede exigir a los otros agentes su reparación. Lo que no aplica para las sanciones de tránsito. En materia de tránsito la teoría del riesgo prevalece, cuando se trata de accidentes acaecidos por la conducción de un vehículo y que del mismo se originen daños para las partes involucradas, pues en temáticas de responsabilidad civil derivada de estos hechos, la víctima no está obligada a probar la culpa del conductor del vehículo, sino el vínculo causal entre el daño y el movimiento del vehículo, igual como sucede en la responsabilidad civil por guarda de la cosa (vehículo) responsabilidad objetiva iuris et de iuris, contra el guardián de la cosa. En cuanto a la responsabilidad civil por conducción de vehículos: esta presenta características particulares como es la identidad o no del causante del daño con el responsable civil.

Se consideran dentro de esta tipología las responsabilidades civiles que sobrevienen de los daños causados a los terceros, o bien producto de accidentes aeronáuticos o de transporte terrestre, siendo esta última propia del enfoque que se viene desarrollando en el actual punto.

Se dice que hay responsabilidad penal cuando una persona imputable, culpable y carente de excusas absolutorias ejecuta un acto u omisión penado por la ley en detrimento de un bien jurídico tutelado. Un sujeto con capacidad para delinquir, no ha de ser considerado culpable de un delito por el solo hecho de ser imputable, pues para ello es necesario que haya puesto en ejercicio esa capacidad en el momento de realizar el hecho concreto. Dentro del sistema psicológico la imputabilidad es un presupuesto de la culpabilidad. Esta última asume dos formas: dolo y culpa. El derecho le da principalmente tres enfoques a la interpretación de la Responsabilidad Jurídica de las personas, en cuanto a regulación de tránsito se refiere: a) de carácter civil, b) de carácter penal y c) de carácter administrativo. Pero, ¿En qué tipo de responsabilidades se puede incurrir, deducir o desprender de la aplicación de la Ley y Reglamento de tránsito? Se podrá atribuir responsabilidades de carácter civil o penal o ambas a la vez, si el hecho de tránsito así lo amerita, a todas aquellas personas conductores de vehículos y usuarios de la vía pública que se encuentren en el territorio nacional y que no cumplan con las normas y disposiciones que en materia de tránsito establece la mencionada ley y reglamento. Este párrafo nos habla acerca de lo que en doctrina se ha dado en denominar: responsabilidad de conductores, la cual puede ser de carácter civil o de carácter penal, lo que no implica que de un mismo hecho de tránsito, se puedan derivar para las personas implicadas ambos tipos de responsabilidad.



Analizando la responsabilidad civil por hechos de tránsito, ésta se puede ejemplificar de la siguiente manera: Luisa, propietaria y conductora de su vehículo colisiona con Pedro, se le imputa la responsabilidad de la colisión a Luisa, quien responde civilmente por los daños causados a Pedro, aquí también se está en presencia de la responsabilidad por hecho propio; ahora bien, si el propietario y el conductor son personas distintas, en este caso, el propietario responde en su carácter de propietario y por el hecho de conductor (hecho ajeno) quien también responde, o sea, ambos responden solidariamente por el daño causado a la víctima, tal y como se establece en el Artículo 1651 del Código Civil, aunque dicho precepto va más enfocado a los medios de transporte colectivo, sin embargo, ante la nula regulación específica de la ley y reglamento de tránsito vigentes, se hace necesario aplicar supletoriamente dicho artículo. La Responsabilidad de Conductores en su manifestación reparadora o civil, debe tener en cuenta que el daño material haya sido causado con motivo de la circulación de un vehículo, la cual puede ser directa o indirecta, pues si el responsable fue el causante del daño, es directa; ahora bien, si quien responde no es solamente el causante (conductor), sino otras personas (propietario y empresa aseguradora, por que puede darse el caso), existe por consiguiente coexistencia de la responsabilidad directa con la indirecta. Sin embargo, con respecto a este supuesto pueden presentarse varias situaciones: 1) la producida por un vehículo en circulación: es decir, en movimiento aun cuando este movimiento sea ocasional, y 2) la producida por un vehículo estacionado o que haya cesado su movimiento para cuando se produjo el daño: la prolongación del concepto de conductor comprende a la persona que ha dejado estacionado el vehículo, después de pilotearlo, por lo que es lógico inferir que seguirá siendo el conductor el



responsable y no el objeto jurídico de los efectos de las contravenciones previstas en el ordenamiento jurídico de tránsito, por la comisión de un delito culposo, si de diera el caso.

Entonces, la solidaridad del propietario, conductor y la empresa aseguradora si fuere el caso, en la indemnización de los daños que se causen con motivo de la circulación de un vehículo, es lo que constituye o se entiende por responsabilidad civil solidaria de conductores en materia de tránsito, y contiene el principio de la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo en virtud de que se presume la responsabilidad del conductor, por el hecho de causar un daño a otro con motivo de la circulación de un vehículo. En caso de colisión entre vehículos, se presume que existe concurrencia de culpa de los conductores hasta que se demuestre lo contrario, para ello existe la contraprueba que consiste en demostrar la responsabilidad del otro, en el caso de que ambos conductores tengan responsabilidad deben asumir de por mitad el pago de los daños o bien hacerse cargo cada uno de los daños propios de sus vehículo. En este tipo de responsabilidad civil, pueden aplicarse algunas eximentes tanto para conductores como para propietarios como lo serían por ejemplo: A) Por hecho de la víctima: la obligación de reparar el daño causado por un hecho de tránsito, disminuirá en la medida que la víctima haya contribuido en la ocurrencia del mismo. B) Por el hecho de un tercero se puede liberar de responsabilidad civil al conductor, siempre que haya sido causa única generadora del daño. C) Por caso fortuito o fuerza mayor, no se debe al hecho de nadie sino a una causa externa y extraña al vehículo, cuyo efecto produce una ruptura entre el comportamiento del obligado a indemnizar y el hecho dañoso. D) El propietario no es responsable de los daños ocasionados por su vehículo, cuando haya sido privado



de su posesión (por hurto robo o apropiación indebida una vez probado el hecho), para ello debe hacerse inmediata la notificación a las autoridades competentes para relevarse de responsabilidades.

De estos hechos de tránsito que traen consigo inevitablemente la obligación de resarcir el daño causado, a través de la acción reparadora de la responsabilidad civil, pueden surgir responsabilidades penales que es el segundo tipo de responsabilidad de conductores, por ejemplo: Cuando Pedro en la conducción de un vehículo de forma imprudente y bajo influencia de bebidas alcohólicas, colisiona con otro vehículo y producto de esto, la persona conductora del otro vehículo o alguno de sus acompañantes muere por ocasión de tal hecho de tránsito, entonces, Pedro deberá responder penalmente, pues su conducta se tipifica como un homicidio culposo, pues aunque Pedro no haya querido ocasionar la muerte del tripulante y/o pasajeros del otro vehículo, su actuar imprudente y negligente está tipificado como delito por la ley penal guatemalteca. Esta responsabilidad de conductores con consecuencias penales, no solo puede devenir por hechos o accidentes de tránsito, sino también de la acción y comisión de lesiones afectivas o potenciales de intereses jurídicamente protegidos y que en algunos casos son inspirados por una plena intención malévola del pensamiento humano, que se constituyen en verdaderos delitos y que en los códigos penales modernos se han empezado a tipificar y a incluir a través de los denominados: delitos contra la seguridad del tránsito, de conducción de vehículos e imprudencia punible.

La responsabilidad penal derivada de los hechos de tránsito, implica la producción de un mal efectivo y concreto, evitable, previsible y tipificado por la ley penal, como en el

caso ejemplificado anteriormente. Para que surja la responsabilidad penal de un acto de imprudencia como, se requiere la relación de causalidad a un mal efectivo definido en la ley como delito y que este mal se produzca en condiciones tales que hubiera podido estimarse a priori por un hombre normal, como posible y previsible, y sea además evitable y prevenible mediante el empleo de una ordinaria diligencia. Se dice que es evitable porque se debe poner en el obrar el más elemental cuidado, para evitar la producción del mal efectivo y concreto. Debe ser tipificado por ley penal, porque es un principio fundamental, pues no puede castigarse ninguna acción, omisión o falta que no este previamente establecida en la ley; por consiguiente la simple imprudencia o negligencia con infracción a leyes y reglamentos de policía como lo sería el caso de nuestro ordenamiento de tránsito, supone la existencia de una acción u omisión voluntaria de dicha clase, que implique también el quebrantamiento de alguna norma positiva, contenida en aquellos, originaria de un daño material, con relación causal, pero que no llega a configurar ninguna figura delictiva a menos que sea tipificada como tal, en la ley penal. En materia de tránsito, toda responsabilidad penal surgida con motivo de la conducción de un vehículo presupone la contravención directa o indirecta de la ley y reglamento de tránsito; por ejemplo: no poder dominar con eficacia la marcha de un vehículo por una persona, porque no tomó las adecuadas clases de manejo, en la instituciones autorizadas para el efecto y no atender a las indicaciones para el correcto manejo de su vehículo, que hicieren los policías de tránsito en servicio en su momento, revela una falta de diligencia e impericia que sobrepasan los términos más modestos de una sencilla contravención a la ley y reglamento de la materia, siempre latente en todo delito imprudencial por hechos de tránsito, pero que obliga a calificarla de temeraria porque se pronuncia contra el respeto debido a los derechos de los demás, sin tener

presente las normas impuestas a toda persona en la convivencia social y el cuidado y atención que debe presidir en su desenvolvimiento, mientras se conduce con su vehículo por la vía pública. Aquí ha de observarse el principio que lleva implícito la jerarquía de las normas, "pues es natural que las disposiciones administrativas no puedan prevalecer sobre mandatos de la ley penal, ya que las primeras solo castigan una maniobra antirreglamentaria, pero que cede ante las consecuencias y daños que de tal maniobra se deriven, para la vida o el patrimonio de las personas que previene y sanciona nuestro Código Penal."²⁸ La actual legislación penal guatemalteca se queda corta en lo que a esta temática se refiere, pues los artículos del Código Penal que regulan lo referente a los delitos contra la seguridad del tránsito, y los supuestos contenidos en los mismos, tienen mas características de contravenciones reglamentarias de tránsito que de verdaderos delitos, a excepción de lo preceptuado por el Artículo 127 en relación al homicidio culposo. Motivo por el cual es menester establecer verdaderos delitos de conductor que concretamente se refieran a la conducción ilícita de un vehículo de motor y que con la previsión legislativa, puedan a su vez, dividirse en delitos de acción y delitos de omisión, penalizando concretamente:

a) La embriaguez del conductor, b) el menosprecio por el conductor de las situaciones de peligro, c) la indocumentación del conductor, d) la conducción con matricula falsa, e) el uso de la vía pública como pista de carreras. f) la reiterada contravención a las leyes y reglamentos de tránsito, en un rango de tiempo delimitado y específico, g) el no auxilio de una víctima de un accidente de tránsito. Todo lo anterior en atención al clamor general que pide máximas sanciones contra el conductor imprudente y negligente.

²⁸ Bolaños Parada, Oscar Edmundo. *Análisis jurídico de los delitos contra la seguridad del tránsito*. Pág. 26

5.2 La responsabilidad solidaria en materia de tránsito, y su concepción e Interpretación según nuestra ley y reglamento vigentes.

La ley de tránsito en su artículo número tres, regula de una peculiar manera la responsabilidad de conductores de vehículos, pues nos habla de las disposiciones que afecten la tenencia de los vehículos y que las sanciones deberán dirigirse también hacia el conductor. Cuando el legislador nos habla de tenencia es de suponer que se refiere al grado mínimo que jurídicamente se da en el dominio de las cosas, el cual constituye un simple hecho, sin derecho a su posesión, ni a su propiedad. En materia de tránsito lo anterior cobra relevancia, en el entendido de que en muchos casos, el conductor responsable de un vehículo no es necesariamente el propietario o dueño del mismo, ya que, el propietario del vehículo por convenir a sus interés particulares o comerciales, cede la posesión o tenencia de su automóvil a otro, siempre que quede a salvo el reconocimiento de la propiedad a favor de este último. La segunda parte de este enunciado establece que las sanciones deberán dirigirse también hacia el conductor responsable; lo cual es improcedente, puesto que las sanciones deben dirigirse únicamente al conductor responsable, sea este el propietario del vehículo o no lo sea. Aquí se da vida a la figura ficticia legal del vehículo infractor, pues se comienza a dar la hipótesis de que por sanciones al ordenamiento de tránsito, deberán responder también los dueños de los automotores, y es esto lo que hace preguntarme. La tercera y última parte de este artículo número tres, estipula claramente que cualquier sanción que afecte al vehículo, será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor. En esta última parte el legislador comienza desatinadamente y sin mala fe,



a mezclar instituciones civiles y tributarias, con disposiciones de policía administrativa, pues incluye en la redacción del artículo, la frase, sanción que afecte el vehículo, creo que aquí el legislador no se refiere directamente a la afectación de bienes, pues si bien es cierto, esta se utiliza como sujeción legal que garantiza una obligación, esta, es de naturaleza civil y se utiliza como coacción para el pago de los adeudos que se desprenden de la partición de una masa hereditaria en relación al cónyuge supérstite, o bien, a las hipotecas legales que se constituyen sobre los bienes hereditarios hasta el pago de los impuestos sucesorios. El afecto a que se refiere este artículo, puede entenderse como la acción de imponer sobre determinados bienes sean muebles o inmuebles o semovientes, un gravamen que los deje sujetos al cumplimiento de alguna carga u obligación; en ese sentido se dice que un bien ha sido afecto a una fianza, a una servidumbre, a un censo o al pago de un impuesto, como lo sería el pago del impuesto de circulación de vehículos, que grava directamente la tenencia de un automotor a favor del estado, lo anterior implica una afectación de naturaleza impositiva tributaria. En materia de tránsito como quedó detallado en el punto anterior, existe la responsabilidad de conductores, la cual toma prestada e incorpora ciertas instituciones del derecho civil, sobre todo de lo que se denomina Derecho de Daños, para establecer la responsabilidad civil en hechos de tránsito, que sí contempla una aplicación solidaria a dicha responsabilidad en virtud de que es de naturaleza compleja, pues toma rasgos que son típicos de esta responsabilidad proveniente del daño causado por hecho propio, por hecho ajeno, por el hecho de las cosas inanimadas, que amalgamados en una sola mezcla hace que tenga características propias que la diferencian de los otros tipos de responsabilidad civil. En la práctica, el ordenamiento de tránsito guatemalteco aplica este criterio acertadamente, no valiéndose de norma alguna contemplada en su



cuerpo legal, sino en lo regulado específicamente en los Artículos 1651 y 1652, del Código Civil vigente, complementado con lo estipulado por los Artículos 27, 31, 136, 164, 1424, 1425, y 1513, de la citada ley; así como lo regulado por los Artículos 22, 25, 38, 80, 112, 115, 116, 117, 118, 119, 153, 157, 234, 242, 248, 275, 308, 347 C, 350, y 437, del Código Penal, que con los artículos citados define roles familiares, sociales y económicos, asociados al deber de responder civilmente por las consecuencias dañosas de los delitos y faltas cometidos por terceros a cargo o bajo control o dependencia de los titulares de aquellos roles (padres, tutores, guardadores legales, empresarios, propietarios de vehículos, administradores públicos, etc.).

El Artículo 43 de la Ley de Tránsito, establece que ante el surgimiento de un delito o falta por un hecho de tránsito, en este tipo de responsabilidad podría operarse en algunos casos muy puntuales, la solidaridad por hecho de tránsito, lo cual se logra desvanecer con la aplicación de eximentes de responsabilidad de conductores anteriormente mencionados. Entonces, ¿A qué tipo de responsabilidad solidaria se refiere el artículo tres de la ley de tránsito y desarrollada por su reglamento? Primeramente responderé que no se refiere a una responsabilidad civil de conductores, como señale anteriormente, tampoco se refiere a una responsabilidad penal. Seguidamente diré que el artículo objeto de análisis hace alusión al vehículo afecto, como medio de coacción para el pago de las multas, y después se puede deducir que de no pagar el conductor del vehículo la sanción impuesta, en última instancia lo deberá hacer el propietario, lo que da como resultado que siempre haya alguien que responda por la sanción impuesta. A mi juicio, esto no es procedente porque si se va aplicar una responsabilidad solidaria, debería recaer primeramente sobre el conductor responsable



del vehículo y de no responder este, dicha responsabilidad sería trasladada al propietario, lo cual como asevero no procede. Las sanciones administrativas de tránsito no generan responsabilidad penal, debido a que las contravenciones de tránsito, por ser infracciones a leyes y reglamentos de policía administrativa, son vistas o conceptuadas en muchos casos por los tratadistas y jurisconsultos guatemaltecos, como hechos inocentes, indiferentes en si mismos, realizados sin mala intención, es decir por pura negligencia, que solamente constituyen un peligro para el orden jurídico, por ello se sancionan a titulo preventivo y que por ser una contravención administrativa, se deben corregir con una sanción de esta clase. Sin embargo, la multa es la sanción por excelencia de las contravenciones de tránsito en el ámbito jurídico administrativo guatemalteco, y esta a su vez es definida por la doctrina como una pena. Por el hecho de ser una pena, aunque sea aplicada y usada en el campo del derecho administrativo, a través de las leyes y reglamentos de policía, la multa trae aparejada doctrinalmente, una responsabilidad con características penales. De lo expuesto se infiere que, la responsabilidad de conductores, en su faceta penal por hechos de tránsito, no puede llegar a ser tachada de solidaria, aunque se desprenda de un ilícito penal de tránsito imprudencial, pues en un hecho de tránsito, en la mayoría de casos nos encontramos ante un delito culposo o imprudencial, del cual solo pueden ser responsables los autores del mismo, no hay cómplices o coautores, por; mientras que las reglas de la autoría donde existen autores, coautores y cómplices, solo es aplicable a delitos de comisión dolosa, por lo cual no se habla de una responsabilidad solidaria entre perpetradores, sino de grados de participación en el delito, aplicándole a cada participante en el ilícito penal, una sanción de acuerdo a su grado de participación en la comisión de un delito, aplicando el principio de la personalidad de las penas. Y dado



que la multa de tránsito, en siendo una sanción administrativa, también es una pena, que trae aparejada ciertas características penales, siendo la mas importante de ellas la que establece que la multa tiene carácter personal y debe ser determinada de acuerdo con la capacidad económica del contraventor, atendiendo al monto de su salario, sueldo, cargas familiares debidamente comprobadas y demás circunstancias que indiquen su solvencia económica, los contraventores de la ley y reglamento de tránsito, son los únicos que tienen que responder de las multas impuestas, por ser una pena de características personalísimas, no pudiendo delegar a un tercero el pago de las mismas, como pretende la ley de la materia aduciendo una supuesta responsabilidad solidaria a las sanciones que afecten un vehículo. Lo antes dicho, también lo encontramos regulado en el Artículo 53 del Código Penal guatemalteco vigente, y que también es aplicable para el caso de la imputación y cumplimiento de las sanciones impuestas por contravenciones a la ley y reglamento de tránsito, en especial de las multas que por esa razón se aplican, a los contraventores de la ley anteriormente mencionada. La regla tradicionalmente aplicada por los tribunales foráneos y nacionales, de la responsabilidad civil objetiva y solidaria, de los co-causantes del daño, que los legisladores guatemaltecos amalgamaron, junto con la imposición de sanciones de carácter administrativo policial, como medio de coacción del pago de las sanciones impuestas (sobre todo de las multas), en la última parte del Artículo 3 de la Ley de Tránsito, debería de ser replanteada, pues no toma en cuenta la base doctrinal y legal dispersa en otras leyes, sobre todo en la ley penal, que establece que las multas, son penas y por lo cual son de carácter personal, siendo responsables de las mismas únicamente sus autores. Todo lo expuesto en los últimos párrafos, mas el contenido del Artículo 3 de la Ley de Tránsito guatemalteca, constituyen la génesis para la existencia

y aplicación de la figura ficticia legal del vehículo infractor.

5.3 Análisis de la ficción legal del vehículo infractor y como se encuentra regulado dentro del ordenamiento de tránsito guatemalteco

Que se entiende por ficción legal y que se entiende por ficción jurídica, en muchos casos el segundo término presupone la existencia del primero; pues el alcance y contenido de los mencionados términos, aunque sean parecidos no son lo mismo.

El inicio de la personalidad jurídica de persona jurídica individual, la persona jurídica colectiva, "La Declaración de Ausencia"²⁹ y la derogada institución de la legitimación de hijos son ejemplos de lo que en la doctrina se denomina como ficciones jurídicas, pues han sido implementadas a través de la ley, estando suficientemente estudiadas y discutidas por la academia que las convalida, existiendo como figura o institución tanto en el campo de la legalidad, como en el de la juridicidad, y porque tienen la particularidad de ser la mayoría de ellas, artificios jurídico-legales de naturaleza positiva vigente, de aplicación acertada y necesaria, ante situaciones de hecho que se dan en la vida ordinaria de las persona. Ahora bien, se habla de ficción legal cuando se da una asimilación, por medio de la cual, en virtud de ley, se da a lo no real el carácter de real. La ficción legal, puede estar o no estar estudiada en la doctrina. Cuando sólo es contemplada por una ley o reglamento sin ninguna base doctrinal o jurisprudencial, nos encontramos ante una figura ficticia legal propiamente dicha. Una figura ficticia legal es

²⁹Alvarado Sandoval, Ricardo y García González José Antonia. **Procedimientos Notariales Dentro de la Jurisdicción Voluntaria Guatemalteca.** Pág. 201



una invención del legislador e introducida por virtud de la ley en un ordenamiento jurídico; dentro de la esfera de la juridicidad no existe, pero si dentro del campo de la legalidad, pues la contempla una norma legal como es el caso de la Ley y Reglamento de Tránsito. “La ficción legal es la suposición que la ley hace atribuyendo a una persona o cosa calidad o circunstancia que no le son propias o naturales; se establece así, en consecuencia, cierto precepto o conclusión que de otro modo repugnaría a la esencia de una u otra o no cabría admitirlo. Como linderó entre la ficción y la presunción suele trazarse en que la primera da como verdadero un hecho falso; mientras la segunda se limita a suplir a la prueba de un hecho verdadero”³⁰

Hay que recordar que a la ficción legal se le atribuye, dentro del derecho, un papel o función semejante a las desempeñadas por las hipótesis en las ciencias exactas y positivas, ahí radica su importancia en la ciencia jurídica; por lo que siendo hipótesis, son susceptibles de ser cuestionadas, valoradas y sujetas a comprobación para llegar a ser aceptadas o desestimadas, si en la práctica se logra establecer que no son verdaderamente funcionales, o si se comprueba que se encuentran totalmente erradas en su concepción y aplicación, como es el caso del vehículo infractor, ficción legal que ocupa especial interés, en este estudio. La génesis de esta ficción legal la encontramos en el Artículo 3 de la Ley de Tránsito, que en su último párrafo establece que: En todo caso cualquier sanción que afecte el vehículo, será responsabilidad solidaria del propietario del mismo y del conductor. El Reglamento de Tránsito utiliza puntualmente el término vehículo infractor, en sus Artículos 178 y 190, este último artículo establece que, treinta días después de impuesta la multa sin que la misma se haya cancelado, la

³⁰ Cabanellas, Guillermo. Ob. Cit., tomo II. Pág. 195



autoridad de tránsito solicitará el traslado del vehículo infractor al depósito correspondiente, salvo que el hecho se encuentre en gestión administrativa. La anterior disposición encuentra su fundamento en los Artículos 3 y 30 de la Ley de Tránsito, y a raíz de esto el legislador logra afectar o gravar directamente la tenencia de un vehículo, tal y como lo regula el Artículo 3 de la ley de tránsito, usándolo como medio de coacción para el pago de las multas que se le hayan impuesto al conductor contraventor por transgresiones al ordenamiento de tránsito, dándole un plazo de 30 días al propietario del vehículo para cumplir con la sanción imputada al objeto jurídico, originando con ello la incautación del automóvil a menos que la gestión de pago o impugnación de la o las multas impuestas este en gestión administrativa. El Artículo 178 del Reglamento de Tránsito complementa lo anterior al preceptuar el traslado de vehículos infractores, del lugar de la infracción al depósito correspondiente.

El Artículo 30, párrafo segundo, de la Ley de Tránsito es fundamental para la configuración y constitución de la figura ficticia legal del Vehículo Infractor, pues es en este artículo en que se otorga a la autoridad de tránsito la potestad de aplicar sanciones a un objeto jurídico. Aquí la ley no señala expresamente el vocablo vehículo infractor, pero lo incluye tácitamente al decir aún cuando se trate de la misma persona o vehículo. En este artículo se afirman las irregularidades y contradicciones apuntadas.

El Artículo 176 del Reglamento de Tránsito estipula que, la autoridad retendrá y consignará el vehículo y la tarjeta de circulación en los casos siguientes: b) para los casos en que los vehículos se encuentren estacionados en lugares prohibidos fuera de la calzada, hasta que se haga el pago de la multa respectiva... (Artículo 176, literal



b)...Este literal del citado artículo es claro, en cuanto a la constitución de la figura ficticia legal del vehículo Infractor, pues coacciona directamente, estipulando retener y consignar el vehículo y tarjeta de circulación, hasta que se haga el pago efectivo de la multa, lo que entra en contradicción con el Artículo 190 del Reglamento de tránsito, que da un plazo de hasta 30 días máximos, toda vez que la retención de documentos según la Ley de Tránsito, opera después de haber acumulado 3 multas sin haber hecho efectivo el pago de las mismas.

El Artículo 187 del Reglamento de Tránsito, también promueve de manera tácita la aplicación de la figura ficticia legal del vehículo infractor, al establecer que en los casos, en que no se encuentre el conductor responsable del vehículo, el policía de tránsito, en un lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el contraventor no esté presente en el momento de verificarse la contravención, o en los casos en que el infractor no se identifique personalmente. Para este tipo de contingencias, en que no se encuentra el conductor responsable cerca de su vehículo, fue que se ideó el mecanismo del cepo, de esta forma al retornar la policía de tránsito al lugar del hecho, logra encontrar al dueño o conductor ausente responsable del vehículo, apercibiéndolo de la contravención cometida. Cosa contraria ocurre cuando solamente se deja la boleta en algún lugar visible del vehículo, pues da cabida a que la multa recaiga sobre el vehículo, al no tener los datos del conductor se consignan únicamente los datos del vehículo, en la boleta correspondiente. Algo similar ocurre con las famosas cámaras de vigilancia puestas en avenidas y calles de distintos municipios de la República de Guatemala; el Código Municipal en su Artículo 150, faculta a todas las municipalidades, para sancionar las faltas que estén expresamente consignadas en las ordenanzas, reglamentos, acuerdos



y disposiciones municipales, que tengan que observar los administrados y el uso de cámaras televisivas para el control y monitoreo del tránsito no es la excepción, el problema radica en que dichos acuerdos no reglamentan el procedimiento para hacerles saber de manera efectiva y cierta a los vecinos, cuando han contravenido por ejemplo, el reglamento de tránsito por exceder los límites de velocidad establecidos.

La última parte del Artículo 187 del Reglamento de Tránsito, hace alusión al caso en que un conductor contraventor no se identifique personalmente, por lo que se procede a imponer la sanción al vehículo piloteado por el conductor no identificado, consolidándose una vez más la figura ficticia legal del vehículo infractor. En este caso, la autoridad de tránsito debería seguir y aplicar lo establecido en el artículo once de la Constitución Política de la República de Guatemala, en lo referente a la detención por faltas o infracciones, ya que en su último párrafo dice: que la persona que no pueda identificarse conforme a lo dispuesto en este artículo, será puesto a disposición de la autoridad judicial mas cercana, dentro de la primera hora siguiente a su detención. Esto con el objeto de establecer su identidad y lograr sancionarlo directamente.

5.4 Los objetos jurídicos no pueden ser sujetos de derecho, ni responsables por contravenciones al ordenamiento de tránsito guatemalteco.

Deben de existir sujetos de derecho administrativo legitimados en una gestión administrativa, representados en personas entre las cuales se desenvuelva y exista una relación jurídica. Estos sujetos constituirán una especie de parte, en concepto amplio



en la tramitación administrativa, por parte, en las relaciones jurídicas se entiende y refiere a los elementos subjetivos de las mismas, es decir el ser, o seres de los cuales, se predica la facultad u obligación que aparece concretada en la relación de derecho, verbigracia la persona o sujeto del derecho. “En la administración pública guatemalteca, en forma confusa se emplea el término proceso y procedimiento. El proceso administrativo es la manera sistemática de hacer trámite de expedientes. Sistemática, en el sentido de que funcionarios y empleados, ejecutarán ciertas actividades relacionadas entre sí con el fin de tomar una decisión administrativa.”³¹ Por otro lado, hay que recordar que dentro de la administración pública hay una clase de proceso sui generis, que conlleva una implementación de lo que es aplicable de los procesos y procedimientos judiciales, al proceso administrativo, siendo este el denominado proceso legal administrativo, que es “el procedimiento administrativo basado en leyes y reglamentos, que habrá de seguirse para resolver peticiones e impugnaciones”³² como lo es el caso del proceso sancionatorio de la Ley y Reglamento de Tránsito, en cuanto a los denominados requerimientos que esta ley establece.

“El requerimiento es el derecho de petición que una autoridad pública dirige a los particulares u otras autoridades públicas. No está sujeta a requisitos formales, pero si a los requisitos de fondo. Esto último significa que para requerir debe existir fundamento legal y jurídico que respalde la petición de la autoridad requirente. El escrito, memorial o formulario por un lado, y el requerimiento por el otro, constituyen dos formas de iniciar el procedimiento administrativo. En tanto que el *escrito, memorial o formulario*, obliga a dictar una o varias providencias (u órdenes) que ordenan efectuar trámites internos, el

³¹ Castillo González, Jorge Mario. **Derecho Procesal Administrativo Guatemalteco**. Pág. 627

³² *Ibíd.* Pág. 627



requerimiento contiene una providencia (una orden), luego de ser notificada, obliga a conceder audiencia. El requerimiento puede ser objeto de impugnación, aprovechando la audiencia concedida. El objeto de la impugnación, puede ser manifestar el desacuerdo con el requerimiento. Posterior a la evacuación de la audiencia, se dictará la resolución definitiva”³³ lo descrito en la cita anterior se ve reflejado el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, que establece que cuando se imponga una multa: “La autoridad de tránsito que compruebe o verifique la infracción, entregará al conductor una boleta de aviso requerimiento de pago y citación, la cual indicará la infracción cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente (Proceso legal administrativo) según el caso... Como gestión o trámite administrativo se entiende el derecho del infractor de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contados a partir de la fecha en que se cometió la infracción. En tal caso, el interesado presentará el alegato correspondiente ante el Departamento de Tránsito o ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso, teniendo estos la obligación de resolver la impugnación planteada en un plazo no mayor de treinta días. De lo anterior se infiere que en las contravenciones a la Ley de Tránsito y su reglamento, es requisito básico que existan los sujetos procesales administrativos del caso, siendo estos: 1) el conductor del vehículo, como sujeto activo quien comete la contravención, 2) el policía de tránsito quien se constituye en el sujeto pasivo, pues es él, quien reporta la contravención en el ejercicio de su función protectora de la sociedad y 3) una autoridad estatal o municipal que en nombre del estado y la sociedad impone la sanción, para el

³³ *Ibíd.* Pág. 635 y 636



fiel cumplimiento de dicha ley y reglamento. En ese orden de ideas, un vehículo (aunque la Ley y Reglamento de Tránsito por medio de una ficción pretendan que así se comprenda y aplique), no puede ser un sujeto activo en la comisión de una contravención de tránsito, pues es un mero objeto jurídico y solo las personas jurídicas pueden ser sujetos activos o pasivos de una relación jurídica, constituyéndose en virtud de la misma en sujetos de derecho. Tampoco un objeto jurídico pueden ser responsable del cumplimiento del pago de las multas, y aunque se observa en la terminología jurídica un uso impreciso y errado de la expresión legal que enuncia responsabilidad por el hecho de las cosas, porque las cosas no son capaces de hechos imputables; pero lo que se quiere decir es hecho del hombre mediante una cosa, ya que la cosa en sí misma, aislada, sin la custodia o guarda del hombre, no puede producir un hecho que genere responsabilidad. No se le puede atribuir responsabilidad alguno a los objetos jurídicos, por contravenciones al ordenamiento de tránsito guatemalteco y aunque la tendencia de esta ficción legal es hacer operar una especie de responsabilidad por hecho ajeno en materia de tránsito, pues trata de aducir que el propietario de un vehículo ha descuidado los deberes de vigilancia o instrucción que le están impuestos con respecto al culpable material de una contravención de tránsito, no tomó en cuenta que dicha responsabilidad es imposible de aplicación según la doctrina, en cuanto de orden público se trate, como en el caso de la ley penal o de los reglamentos de policía, por contener sanciones de carácter personalísimo como lo son las multas.

5.5 Violación a garantías constitucionales por contravenciones atribuibles a objetos jurídicos

La Corte de Constitucionalidad en base a diversos fallos resueltos derivados de recursos de amparo o de inconstitucionalidad, ha sentado una jurisprudencia relacionados con las multas administrativas, siendo éstos los siguientes: a) la administración pública impone multas por ilícitos administrativos de conformidad con la ley; b) la calificación y sanción del ilícito, corresponde a la administración pública; c) el Presidente de la República está facultado para exonerar multas administrativas pero las multas de materia tributaria no, porque tal facultad corresponde con exclusividad al Congreso de la República; d) debe regularse un procedimiento administrativo para la imposición de sanciones a los administrados que cometan alguna contravención; e) la autoridad que admita los recursos preparatorios del Contencioso Administrativo, no podrá exigir el previo pago de la multa o caución alguna (esto se refiere a algún tipo de garantía); f) el monto de la multa debe guardar una relación de proporcionalidad respecto de las contravenciones sancionadas; g) la autoridad administrativa, en casos de reincidencia, puede intervenir los procesos de producción parcialmente y en los casos de multi reincidencia puede ordenar la clausura temporal o definitiva, dependiendo de la gravedad de las contravenciones, sin contravenir por tales motivos, el precepto constitucional que reconoce el derecho de propiedad; h) no se impondrá multa sin previa resolución de la petición del afectado; i) no podrá utilizarse ninguna medida coercitiva contra el contraventor insolvente, sin requerimiento de pago. Todo lo antes indicado lo podemos encontrar analizado, establecido y sentenciado en los expedientes 44-87, 164-87, 432-92 y 218-88, archivado en distintas gacetas de la Corte



de Constitucionalidad. Con base a los criterios señalados, es posible esbozar las contradicciones que existen entre el ordenamiento constitucional y el establecido en la Ley y Reglamento Tránsito, de la manera siguiente:

El contraventor goza de derecho de defensa, en el sentido que antes de aceptar la sanción impuesta, podrá impugnarla, tal y como se establece en el Artículo 12 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Al analizar los Artículos, 3 último párrafo, 30 segundo párrafo de la Ley de tránsito y 178 primer párrafo; así como el 186 párrafos primero y segundo así como el artículo 190 del Reglamento de Tránsito, se puede deducir que son estos los que contradicen el ordenamiento constitucional, pues convalidan y estructuran las imposiciones de multas a un objeto jurídico, a través de la ficción legal del vehículo infractor. Mecanismo incongruente de sanción, que faculta a la autoridad de Tránsito a través de su cuerpo de policía a imponer sanciones a los vehículos cuando no se logra individualizar al conductor responsable, extendiendo la responsabilidad del pago de la multa impuesta incluso al propietario del vehículo, aduciendo una identidad general entre propietario y conductor responsable, aunque en algunos casos no exista tal identidad, amparándose la autoridad de tránsito para tal requerimiento, en la retorcida, arbitraria y mal empleada responsabilidad solidaria contenida en el Artículo 3 último párrafo de la Ley de Tránsito, obviando totalmente el principio jurídico que establece que las multas son de cumplimiento personalísimo. Este traslado de la responsabilidad a una tercera persona en el pago de las multas, sin que está se entere de la imposición de la misma, sin estar debidamente enterada, origina la violación de su derecho de defensa, pues al aplicar la sanción contenida en el Reglamento de Tránsito a un caso concreto, sin enterar a la persona de la imposición



de dicha sanción, priva al supuesto contraventor de su legítimo derecho de defensa, tal y como lo establece el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, por lo que se está ante una violación de la garantía constitucional del debido proceso. Otro elemento a tomar en cuenta, que violenta el Artículo 12 de la Constitución, es que al no tener noticia el contraventor de la sanción impuesta, se violenta su derecho de audiencia, el cual debe ser observado en todo procedimiento en que se sancione, condene o afecte derechos de una persona, como en el caso de imposición de multas por contravenciones de tránsito, y si bien este derecho tiene mayor relevancia en los procesos judiciales, su aplicación es imperativa en todo tipo de procedimiento, pues al no ver audiencia el supuesto contraventor no puede presentar sus alegatos tal y como lo establece el artículo 186 del Reglamento de Tránsito.

El procedimiento administrativo relacionado con la contravención y la multa, estará preestablecido legalmente. Esto comprende los términos establecidos en la ley y reglamento, en uno o en otro, o ambos, según lo que establece el Artículo 12 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Según el Reglamento de Tránsito, la autoridad estatal o municipal que compruebe o verifique una contravención entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación. El reglamento aludido trata de evitar con esta medida que se de una excesiva carga civilista dentro del proceso legal sancionatorio de tránsito, aduciendo los principios de rapidez, sencillez, e informalidad, que diferencian los procesos legales administrativos de los judiciales; sin embargo la tendencia positivista e injusta de nuestro ordenamiento jurídico, obliga a tener que llevar procesos legales administrativos extremadamente formalistas, con el supuesto fin de evitar violaciones a garantías constitucionales, que en muchos casos



son promovidas y accionadas por las mismas leyes y reglamentos a través de ficciones legales como la que se analiza en el presente capítulo. El requerimiento de pago se entiende como la petición que la autoridad de tránsito dirige al conductor contraventor, informándole de su actuar improcedente y contrario al orden jurídico preestablecido, esto implica que, para que exista tal requerimiento debe de haber un fundamento legal y jurídico que respalde la petición de la autoridad, pues no son sancionables las acciones u omisiones que no estén calificadas como contravenciones por una ley o reglamento anterior a su perpetración (Artículo 17 de la Constitución Política de la República de Guatemala), motivo por el cual, si se sanciona una acción por contravenir la Ley o Reglamento de tránsito, se obliga a dictar una o varias providencias que ordenen efectuar los trámites administrativos internos del caso, convirtiendo a la boleta de aviso que contiene el referido requerimiento de pago en una especie de providencia, misma que debe ser notificada al contraventor, obligando con ello a conceder audiencia a este último, para poder sustanciar el proceso legal administrativo correspondiente.

Para algunos jurisconsultos guatemaltecos la notificación es sencillamente una condición o un paso que en ciertas situaciones puede omitirse, pero que en todo caso da noticia e informa al interesado sobre la decisión administrativa; sin embargo, tan pronto como se emite alguna resolución o requerimiento de la administración pública surge la obligación de notificar, y la Constitución Política, dispone que el término para resolver y notificar las resoluciones (requerimientos), no podrá exceder de 30 días, tal y como lo establece el Artículo 28 de la Constitución Política de la República de Guatemala, lo anterior implica que dentro de los 30 días subsiguientes a la imposición de alguna multa por el medio referido se debe producir la notificación del caso. Aparte



de este fundamento constitucional, encontramos el fundamento legal general, de aplicación en la administración centralizada, descentralizada o autónoma, contenida en la Ley de lo Contencioso Administrativo, que establece que las peticiones deben ser resueltas dentro del plazo de 30 días.

El monto de la multa no deberá afectar la propiedad privada, según lo establecido en el Artículo 41 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Si la autoridad dispone agravar las infracciones acudirá a la reincidencia que le permitirá establecer el doble de la multa, tomando en cuenta ciertos periodos de tiempo. Con este procedimiento, evitará montos elevados que afecten la propiedad privada. La ley de tránsito guatemalteca, sí regula la figura de la reincidencia, pues en sus Artículos 33 literal b y 40, se establece que la autoridad de tránsito podrá retener o suspender la licencia de conducir del piloto contraventor, si verifica que ha acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago (esto si decidió retener la licencia de conducir), o bien, si ha sido amonestado administrativamente 5 veces o multado 3 veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción (si dicha autoridad optara por aplicar la suspensión de la licencia). Sin embargo, la institución de la reincidencia es escasa o nulamente aplicada, debido a que las autoridades de tránsito, prefieren limitarse a imponer un número indeterminado de multas a una misma persona o vehículo porque favorece a sus intereses recaudadores, a mayor número de multas impuestas mayor será el ingreso proveniente por este rubro, que constituirán fondos privativos de la autoridad de tránsito que las imponga. Esta práctica vulnera lo establecido por el Artículo 41 de la Constitución Política de la República de Guatemala, pues lo que busca



esta norma es establecer expresamente una prohibición a confiscar bienes por medio de la imposición de multas confiscatorias, pues toda ley o reglamento que contemple este tipo de penas debe establecer un monto máximo de multas por contravenciones a sus normas o regulaciones, circunstancia que efectivamente estipula la Ley de Tránsito al normar la figura de la reincidencia, la cual es desvirtuada al contemplar la propia ley citada y su reglamento, la posibilidad de sancionar tantas veces como se cometan contravenciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo a través de la ficción legal del vehículo infractor.

Dentro de los principios fundamentales que informan al Derecho guatemalteco, encontramos dos que van intrínsecamente ligados uno del otro, debiendo ser observados y aplicados cuidadosamente por las autoridades municipales de tránsito que tienen a su cargo la regulación de dicha función dentro de sus circunscripciones territoriales, siendo estos el de supremacía o superlegalidad constitucional, que significa que en la cúspide del ordenamiento jurídico está la constitución y ésta, como ley suprema, es vinculante para gobernantes y gobernados; y el denominado por la doctrina como “Non bis in ídem”, el que postula que nadie puede ser perseguido ni condenado dos veces por un mismo hecho delictivo, falta o contravención. En materia de tránsito, estos principios son vulnerados a través de la ficción legal de vehículo infractor y de la incorrecta interpretación de la autonomía municipal contenida en los Artículos 253 de la Constitución Política de República de Guatemala, así como de lo regulado por los Artículos 3 y 35 literal i), del Código Municipal, que complementan lo estipulado por el artículo constitucional antes citado en lo referente a la autonomía municipal y las competencias generales del gobierno municipal, pues no debe olvidarse



que en el Estado de Guatemala no son delegables la funciones normativas, reguladoras y de financiación subsidiaria. Lo anterior se ve reflejado en la práctica, sobre todo en el municipio de Guatemala, cuando dicha comuna emite y aprueba reglamentos que van íntimamente ligados con la regulación del tránsito dentro de su circunscripción territorial, pues dichos reglamentos deben de ser armonizados con la normativa de tránsito general, sobre todo en lo que al régimen sancionatorio se refieran, debido a que si la normativa municipal contiene y regula contravenciones susceptibles de ser sancionadas con penas de multas, dicha normativa debe atenerse a lo ya esta preestablecido por el ordenamiento jurídico vigente de tránsito, ya que no pueden aplicarse dos sanciones para la misma contravención, debido a que eso ocasiona que se quebrante el principio general del derecho “Non bis in ídem” el cual postula que no deben aplicarse dos sanciones (multas) por una misma contravención; este principio no se encuentra regulado en el articulado constitucional, pero si lo está en el Artículo 17 del Código Procesal Penal y aunque dicho artículo es sumamente específico al delimitar su aplicación a la persecución penal he de insistir que, los principios en que se basa la potestad sancionadora de la administración pública han sido tomados del derecho penal, siguiendo los criterios de la jurisprudencia largamente consolidada, en virtud de la cual se considera que tales principios son plenamente aplicables al ejercicio de la potestad sancionadora de la administración, en cuanto son comunes a toda actividad punitiva del estado, cualquiera que sea el órgano que la ejerza.

El Artículo 9 de la Ley del Organismo Judicial, al referirse a la supremacía de la constitución y jerarquía normativa, en su párrafo final dice que las leyes o tratados prevalecen sobre los reglamentos, careciendo de validez las disposiciones que

contradigan una norma de jerarquía superior lo cual es complementado con lo que establece el Artículo 151 del Reglamento de Tránsito en su párrafo final cuando regula que, en ningún caso, las disposiciones municipales podrán, oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión en relación con las normas del presente reglamento. Y aunque se podría señalar que dicho artículo solo es aplicable para el régimen de paradas y estacionamientos que norma dicho reglamento, no debemos pasar por alto que, el principio hermenéutico del derecho que establece la Corte de Constitucionalidad en el Expediente número 280-90, sentencia 19-10-90, gaceta número 18, página 99, al declarar que: “el ordenamiento jurídico guatemalteco debe interpretarse como un conjunto armónico, en el significado que cada parte debe determinarse en forma acorde con las restantes, que ninguna disposición debe ser considerada aisladamente y que debe preferirse la conclusión que armonice y no la que coloque en pugna a las distintas cláusulas del texto.” Los reglamentos municipales no son superiores a la Ley o Reglamento de Tránsito y aunque el Código Municipal en su Artículo 6 determina que las competencias de los municipios pueden ser atribuidas por delegación mediante convenio, siendo estas ejercidas en los términos de la delegación o transferencia respetando la potestad de auto organización del municipio, debe de tenerse en cuenta lo que establece la Ley de Tránsito en el Artículo 8, cuando establece que el traslado de las funciones de tránsito a las municipalidades no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y vehículos y los otros asuntos de observancia general, como lo sería el caso de la imposición de sanciones o multas por contravenciones de tránsito, facultad que se ve aún más limitada si se toma en cuenta lo que establece el párrafo último del Artículo 3 de la Ley del Organismo Ejecutivo que

estipula que, no son delegables las funciones normativa, reguladoras y de financiación subsidiaria. Un ejemplo claro a la contravención de los principios generales del derecho citados, lo encontramos en el Acuerdo número COM-025-05 del Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, que contiene el Reglamento Para la Prestación del Servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala, el que faculta a la EMETRA (Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de influencia Urbana) o a la Policía Municipal de Tránsito según sea el caso, a imponer multas administrativas de dos mil quetzales a vehículos que circulan por la vía pública cuando exista restricción dispuesta por la autoridad, la cual una vez impuesta debe ser remitida al Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito para los efectos del Artículo 186 del Reglamento de Tránsito; cuando este último estipula una multa de quinientos quetzales por tal contravención, lo cual demuestra no sólo una contradicción a los principios del derecho antes aludidos, sino también una manipulación y retorcimiento de las normas de tránsito a favor de una institución administradora del tránsito por delegación, que por convenir a sus intereses económicos impone multas superiores a las contempladas en el Reglamento de Tránsito, amparándose en una mal entendida autonomía administrativa. Y aunque dicho reglamento a sufrido posteriores reformas, sigue manteniendo normas que entran en conflicto con lo establecido por el Reglamento de Tránsito vigente.

Por último, por faltas o infracciones administrativas o por contravenciones a reglamentos, no hay detención del infractor, este será únicamente prevenido por la autoridad para presentarse dentro de las 48 horas de cometida la contravención ante el juez o autoridad competente, y si desobedece incurrirá en el delito de desobediencia,

todo esto según lo establecido por los Artículos 11 de la Constitución Política de la República de Guatemala y 414 del Código Penal.

Lo anterior opera en la práctica, cuando la autoridad de tránsito verifica o comprueba la contravención cometida de manera personal y el conductor contraventor se niega a identificarse. Motivo por el cual el policía de tránsito, se limita únicamente a consignar los datos del automóvil en la boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, indicando la contravención cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago, recayendo dicha sanción sobre el objeto jurídico, es decir sobre lo que la ley y reglamento denominan vehículo infractor.

Dicho proceder de la autoridad de tránsito termina de sustentar lo que establece el último párrafo del artículo 186 del reglamento, el que determina que lo afirmado en la boleta por el policía de tránsito constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos, siendo el medio probatorio de la contravención, la firma del infractor puesta en la boleta o la razón del agente de policía de tránsito en que se haga constar que el contraventor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo. Sin embargo, el legislador pasó por alto al momento de idear y establecer la regulación pertinente, tanto para el artículo 186, como para el 187 del reglamento, lo que regula el artículo 11 constitucional aludido, pues este preceptúa en su último párrafo que la persona que no pueda identificarse conforme a lo dispuesto en ese artículo, será puesta a disposición de la autoridad judicial mas cercana, dentro de la primera hora siguiente a su detención, es decir de ser verificada la contravención de tránsito, para que mediante testimonio de persona de arraigo o diligencia que

establezca la propia autoridad judicial, pueda establecer la identidad de la persona contraventora y ser puesta en libertad, es de asumir que la negativa a identificarse también cabría dentro de lo regulado en este párrafo.

Ante la negativa a identificarse de una persona por tratar de eludir una supuesta responsabilidad por contravenir el ordenamiento de tránsito vigente, traería consigo el quebrantamiento del orden penal e incurrirá en la falta contenida en el Artículo 497 del Código Penal, la cual establece que, será sancionado con arresto de diez días a sesenta días quien ocultare su verdadero nombre, estado, domicilio o demás datos de identificación, al funcionario o empleado público (policía de tránsito), que se los requiera por razón de su cargo, lo cual a mi juicio no entraría en contradicción con el artículo 11 constitucional que establece que por faltas o por infracciones a los reglamentos no deben permanecer detenidas las personas, pues el mismo hecho de no querer identificarse ante la autoridad de tránsito competente, ya es constitutivo de un ilícito penal de menor categoría, tal y como lo establece el Artículo 497 del Código Penal.

5.6 La persona y su individualización en materia de tránsito, como mecanismo idóneo para la imposición de sanciones de tránsito.

La autoridad de tránsito debe de ser provista con los mecanismos mínimos para el adecuado control de las personas conductoras, siendo éstos los siguientes: a) un registro de conductores y b) una licencia de conducir que habilite e identifique plenamente a la persona titular de la misma. Siendo este último el que se encuentra activo y vigente. Luego, establecer un método idóneo para la imposición de sanciones



de tránsito, que permita imputar las mismas a las personas trasgresoras del ordenamiento aludido.

Es por eso que, debe de llevarse a la práctica, lo que establece el Artículo 5 literal f de la Ley de Tránsito, al regular la facultad que tiene el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, de organizar, llevar y actualizar un registro nacional de conductores. Dicha facultad podría delegarse a las municipalidades para su manejo administrativo dentro de su circunscripción territorial a manera de agencias y en cooperación a dicho registro, para que la información ahí registrada sirva de constante alimentación y retroalimentación de la base de datos que debe llevar y organizar el ente aludido. Este Registro de Conductores es fundamental para la correcta imputación e imposición de cualquier sanción de tránsito, pues con el mismo se podría llevar un récord o memoria escrita del comportamiento o costumbres inapropiadas durante el manejo de vehículos de determinada persona, lo que permitiría la aplicación de la institución de la reincidencia de una manera más objetiva, técnica y directa, pudiendo establecer un monto máximo de amonestaciones y multas, que al ser imputadas reiteradamente a una persona, traigan aparejada la aplicación de penas más severas que las simples multas, como por ejemplo la suspensión y cancelación de la licencia de conducir, tal y como lo regulan actualmente lo Artículos 40 y 41 de la Ley de Tránsito, esto para el caso de las sanciones negativas. Con dicho registro se abriría la posibilidad a la implementación de las sanciones de carácter positivo, pues permitiría promover el cumplimiento o la ejecución de las normas de tránsito estableciendo méritos o premios, para los conductores que lleven un registro que denote en sus conductas de conducción de vehículos, un alto grado de manejo diligente y



responsable, privilegiando a este tipo de personas en la obtención de licencias y permisos especiales para la conducción de determinados vehículos. Al existir un registro de conductores, podría obligarse a la persona que aspira a tener una habilitación y autorización para la conducción de vehículos, a señalar un lugar para recibir notificaciones y citaciones, en la circunscripción municipal o departamental donde fije su residencia habitual, para el caso en que la autoridad de tránsito le ordene su comparecencia, a efecto de realizar o presenciar una diligencia que afecte sus derechos por un hecho de tránsito o bien en virtud de la imposición de una determinada sanción, para que pueda hacer valer su derecho de defensa. Esta obligación de señalar lugar para recibir notificaciones y citaciones, es bastante viable, debido a que al momento en que la persona se presente ante la entidad emisora de la licencia de conducir a renovar dicha autorización, deberá actualizar el lugar señalado para recibir notificaciones y citaciones, o bien si ha cambiado de lugar de residencia, indicar la nueva dirección de la misma, junto con la circunscripción municipal a la cual pertenece su nueva residencia habitual. La circunstancia anterior obligaría a las autoridades de tránsito a notificar la imposición de cualquier sanción que se haya impuesto por cualquier medio a una persona, salvando el hecho de que el conductor contraventor pueda darse por notificado vía electrónica si llegase a proporcionar una dirección de este tipo, a donde pueda hacerse cualquier aviso o notificación, por un hecho de tránsito, mecanismo tecnológico que en el ámbito jurídico guatemalteco aún es muy discutido y controversial, pues aunque ya se cuenta con una legislación que sustenta y valida dicho procedimiento de notificación, a través del Decreto número 15-2011 del Congreso de la República de Guatemala, que contiene la ley reguladora de notificaciones a través de medios electrónicos, este mecanismo aún está sujeto a

verificación e implementación por parte del Organismo Judicial, siendo de la opinión de algunos jurisconsultos guatemaltecos que dicho método de notificación solo es aplicable para los procesos judiciales.

La licencia de conducir es la autorización por medio de la cual la autoridad de tránsito le reconoce a las personas, el derecho de libre locomoción a través de un vehículo. Esta autorización determina la remoción de un obstáculo de tipo legal y reglamentario, que hace posible el ejercicio del derecho aludido, otorgando seguridad jurídica a la persona que se le confiere, debido a que la Ley y Reglamento de Tránsito subordinaron el ejercicio del referido derecho al requerimiento de la licencia ante una autoridad de policía administrativa, que también por seguridad jurídica, apreció en la solicitud de la persona solicitante el cumplimiento o no de los requisitos mínimos a efecto de negar u otorgar la licencia de conducción, siendo una de sus características fundamentales la de ser eminentemente personal, pues no puede cederse. Si la persona cede su licencia de conducir, esta pierde validez y quien la usa o porte, sencillamente no está autorizado para ejercer el derecho de libre locomoción a través de un vehículo. La licencia de conducir según lo que establece el Artículo 14 de la Ley de Tránsito, es un documento que autoriza, habilita e identifica a su titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida. Actualmente la licencia de conducir autoriza y habilita a una persona para conducir un vehículo, pero no lo individualiza e identifica plenamente; por disposición de la propia Ley de Tránsito, identifica a su titular como conductor, pero esta identificación es sólo aparente e imperfecta jurídicamente, pues no hace posible ni facilita el principio de publicidad que deben revestir ciertos actos

jurídicos como éste, o ciertas situaciones o “status”, cuya naturaleza así lo requiere, para la debida seguridad jurídica, ya que lo autoriza para el ejercicio del derecho aludido, pero no establece pleno control de la persona habilitada, ya que no existe un registro donde pueda llevarse un récord de la conducta de la persona conductora y ante tal disyuntiva, el legislador optó por crear la ficción legal del vehículo infractor como mecanismo de control de la conducta de los conductores en el estado de Guatemala.

En la práctica hay una clara tendencia a identificar al vehículo a través de sus placas de circulación, para luego tratar de individualizar al posible autor de una transgresión de tránsito, lo cual es incorrecto, será práctico y fácil, pero no necesariamente justo, pues en muchos casos se sanciona a una persona que no es el autor material y directo de una transgresión de tránsito.

El método idóneo para la imposición de sanciones y multas de tránsito, es a través de la individualización de la persona infractora, por medio de un correcto uso de las licencias de conducción otorgadas a los administrados y de la implementación y creación de un registro nacional de conductores, que permita llevar de manera, idónea, técnica, publica y justa, un control así como un asiento y récord del comportamiento de las personas durante la conducción de vehículos. Para que la licencia de conducir adquiriera su verdadero carácter de instrumento de control de las personas conductoras, debe de existir un registro que lleve una memoria escrita de las costumbres de las persona durante el manejo, pues podría individualizarse a aquellas que constituyen un riesgo potencial para la seguridad e integridad física de las demás personas usuarias de la vía publica, limitando a las personas que trasgreden constantemente el ordenamiento



jurídico preestablecido en materia de tránsito, dejándolas temporal o definitivamente fuera de circulación, es decir, inhabilitadas para el ejercicio del referido derecho. Así también daría legitimación a dicho documento, como medio de identificación e individualización de una persona conductora, tal y como lo regula el Artículo 14 de la Ley de Tránsito, pues existirá un fundamento tanto legal como registral que robustecería la seguridad jurídica, no solo en la imposición de sanciones de tránsito, sino también en el control del tránsito mismo, pues mediante la atribución de efectos a los asientos y records individuales o personales del referido registró, referentes a las costumbres y conductas de determinada persona durante el manejo de vehículos, se lograría informar oportunamente a la autoridad de tránsito y a toda persona que desee consultarlo, sobre el status de cualquier persona habilitada para la conducción de vehículos; otorgando para los casos de sanción e imputación por contravenciones de tránsito, el efecto jurídico de trascendental importancia, de producir un medio privilegiado de prueba, en el caso que la autoridad de tránsito pretenda agravar las sanciones a imponer, por estar ante una persona que tiene un récord de conducta reincidente por transgresiones al ordenamiento jurídico de tránsito, estableciendo el pago del doble de la multa impuesta o aplicando penas más severas que lo inhabiliten en el ejercicio del derecho de conducción de vehículos si fuera el caso, tomando en cuenta ciertos periodos de tiempo, que la propia Ley de Tránsito vigente ya regula.

La legitimación de la licencia de conducir como documento que identifica al conductor responsable de un vehículo (objeto jurídico), radica, no en que sea un documento personal de identificación como tal, sino en presumir que los actos y hechos de tránsito durante la conducción de un vehículo por la vía pública, son ejecutados por su titular y



por lo tanto imputables a éste y solo a éste, no importando si conduce un vehículo propio o de tercera persona; lo antes anotado se ve totalmente desvirtuado con la introducción y regulación de la ficción legal del vehículo infractor dentro de nuestro ordenamiento jurídico de tránsito vigente, pues esta figura, activa un mecanismo donde no hay necesidad de que exista identidad entre el autor de una contravención de tránsito y el titular de una licencia de conducir, sencillamente se grava la tenencia de un vehículo, es decir, se multa o sanciona a un objeto jurídico, como que si se tratase de una persona, generando una serie de transgresiones al ordenamiento constitucional guatemalteco y pasa por alto, que las multas son de carácter personal y no pueden ser transmitidas a terceras personas, como que si se tratase de una mera responsabilidad de carácter civil. Esto último es sin duda otra de las debilidades de nuestra legislación en materia de tránsito, pues hace una amalgama genial única e inaudita entre responsabilidad civil, penal y administrativa en materia de tránsito, creando una responsabilidad de conductores (si se le puede llamar de esa manera), sin imputación directa y objetiva de actos y conductas anti reglamentarias que transgreden el ordenamiento de tránsito vigente.

La Licencia de conducir como instrumento de control de las personas conductoras, independientemente de la implementación de un registro nacional de conductores, al tenor de la ley vigente de tránsito, debe sufrir una serie de modificaciones que la hagan jurídica, pues no sólo debe contener los datos de identificación personal de la persona, un número de licencia que pueda o no tener relación con un asiento registral, lo datos regulados por los Artículos 7 numeral 54, 22 y 23 del Reglamento de Tránsito, que se refieren a la vigencia, portación y tipo de licencia, sino que también, debe contener



espacios previstos para la perforación de la licencia de conducir, que según la Ley de Tránsito constituyen las amonestaciones por transgresiones al ordenamiento de tránsito. Será necesario también que el número de licencia asignado en dicho documento tenga una vinculación y asociación directa con el código único de identificación, del documento personal de Identificación en un futuro cercano, y que no sea una simple referencia como sucede actualmente con las licencias que integran el número de cédula de vecindad en las mismas, pues al existir una conexión y vinculación entre ambos números (el de la licencia de conducción y el del código único de identificación), podría llegarse a imputar la transgresión de tránsito a una persona determinada, que al momento de cometerla no porte, posea, ni exhiba su licencia de conducir a la autoridad de tránsito cuando le sea requerida, debido a que existiría esta relación entre ambos números y la sanción recaería directamente sobre la persona contraventora, a través de su código único de identificación, trayendo aparejada como consecuencia la apertura y seguimiento de un récord de la persona contraventora, que podría llegar a tener incluso impedimentos en la tramitación y obtención de constancias y certificados del Registro Nacional de las Personas, hasta que no resuelva su situación jurídico-administrativa con la autoridad de tránsito pertinente.

El procedimiento sancionatorio contenido en el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, va íntimamente ligado a lo que en la doctrina se denomina proceso legal administrativo; dicho proceso vinculado a la ficción legal del vehículo infractor contenido en la Ley y Reglamento de Tránsito, da como resultado el mecanismo sancionatorio legal vigente que se lleva a la práctica por las autoridades de tránsito hoy en día, el cual permite que se impongan sanciones tantas veces como se cometan infracciones aun



cuando se trate de la misma persona o vehículo. Sin embargo, las sanciones deberían imponerse tantas veces como lo permita o regule la Ley de Tránsito, estableciendo un monto máximo para la imposición de las mismas, tal y como lo establece ya dicha ley en sus Artículos 33, 40 y 41, para que cobre vigencia positiva la figura de la reincidencia, comentada anteriormente a lo largo de este capítulo, siendo aplicada dicha institución a una determinada persona, a través del mecanismo de control administrativo de policía, de Licencia de Conducción, tal y como se regula en el Artículo 14 de la Ley de Tránsito. Con lo anterior se pretende que las sanciones recaigan directamente, sobre dicho documento de autorización, a través del número de la licencia que puede estar respaldado o no, por un asiento registral en un hipotético registro nacional de conductores tal y como lo establece el Artículo 5 literal e) de la mencionada Ley de Tránsito; número que podría estar directamente asociado con el código único de identificación, de un documento personal de Identificación cualquiera, por medio de una base de datos electrónica de conductores habilitados, elaborada por la propia autoridad de tránsito para el efecto.

Es de hacer notar que, el proceso legal administrativo sancionatorio contenido en el Artículo 186, debe sufrir algunas modificaciones que permitan la operatividad ágil y certera del mecanismo anteriormente explicado, pues el actual, regula un procedimiento que tiende a menoscabar el orden constitucional guatemalteco, estando diseñado para responder a la aplicación de la ficción legal del vehículo infractor. Esta hipotética modificación del artículo aludido, debe buscar siempre procesos legales administrativos sencillos, económicos y rápidos, sin obviar los principios del derecho de defensa y legalidad, enmarcados en toda actividad administrativa sometida a la ley, es decir a



toda norma jurídica, sea esta constitucional, de ley ordinaria o reglamentaria, etc.), en segundo lugar, impone a la administración pública sus función preventiva en relación con el comportamiento personal del interesado, con el deber de advertirle y de invitarle a que se defienda, para que dicho procedimiento sea tomado como legalmente válido.

Para que dicho sistema prospere es necesario la introducción de sanciones de carácter positivo (sistema ideado por Norberto Bobbio), que tiendan a través de una acción directa a promover el cumplimiento o la ejecución de la Ley y Reglamento de Tránsito, por medio de la regulación de normas jurídicas de tránsito de naturaleza retributivas, consistentes en el establecimiento de premios, recompensas, o incentivos por llevar un récord de manejo prudente y diligente durante un lapso de tiempo que la propia ley o reglamento deberán establecer. Este estudio ha tomado la idea de las sanciones de carácter positivo no sólo del tratadista anteriormente mencionado, si no también del “THE CRIMINAL CODE OF CANADA” y del “THE HIGHWAY TRAFFIC ACT” del estado de Manitoba de la República de El Canadá, en Norte América, el cual en términos generales regula una gradación del comportamiento, habilidades y costumbres durante el manejo de vehículos, con base a una escala que va de 0 a 15 y de 0 a -20, y aun registro informático de conductores, que logra establecer el importe a pagar por los derechos de obtención de una licencia de conducción, en donde sí se establece que un conductor ha tenido un comportamiento apegado a las normas de tránsito de aquel estado, obtendrá una rebaja o un gravamen dependiendo de su posición en la escala al momento de obtener o renovar su licencia de conducir. En Guatemala, podría implementarse un sistema similar, que se adapte a las necesidades de nuestro entorno social y jurídico; en ese orden de ideas, podría llegar a regularse algunas sanciones



positivas que contemplen las siguientes acciones: 1) las personas que paguen un importe mínimo por su licencia de conducción, inclusive pueden llegar a estar exonerados del pago de tal importe, mientras que las personas contraventoras y reincidentes por transgresiones a la Ley y Reglamento de Tránsito paguen un importe sumamente elevado por la obtención o renovación de su licencia de conducir, tal y como sucede hoy en día en el Estado de Manitoba, Canadá; 2) para las personas conductoras que se encuentren y hayan estado habilitados para la conducción de vehículos por más de 10 años sin amonestaciones, establecer un descuento en el importe de su licencia o aplicar la exoneración del pago de los derechos de licencia de conducción si fuere el caso, pudiendo incluso poder solicitar el tipo de licencia inmediata superior en categoría sin presentar examen, ni pagar importe alguno por tal solicitud. Por el contrario, las personas que sean catalogados como conductores de alto nivel de riesgo, y que se encuentren en los escalafones mas bajos según la escala por ser conductores contraventores reincidentes, podrían llegar a pagar por los derechos de su licencia de manejo importes elevados; 3) la posición en la escala antes descrita, se establecería mediante un récord anual que permita determinar, cuantas veces ha sido amonestado un conductor, cuantas veces ha sido multado, si ha tenido algún incidente o accidente de tránsito, si ha sido perseguido penalmente por haber cometido algún delito contra la seguridad del tránsito, si se ha detectado que las multas o sanciones han sido impuestas por conducir en estado de ebriedad, si ha sido insolvente en el pago de las multas de tránsito y se ha tenido que recurrir a un juicio económico coactivo para el cobro de las mismas, o a un juicio de faltas en el ramo penal, que devenga de un hecho de tránsito etc.; 4) para los conductores nuevos que hayan obtenido un alto puntaje en su examen de manejo para la obtención de su



primera licencia, sería colocarlos y establecerlos en el nivel intermedio de la tabla, pagando el importe costo de emisión del documento, y no los derechos ordinarios de obtención de la licencia de conducir. Después de un año sin incidentes de tránsito, para cualquier conductor se empezaría el acumulo de puntos en la tabla y cada año el estado de Guatemala, a través de su registro de conductores si fuere el caso o la autoridad de tránsito que lleve dicho historial, notificaría a la persona conductora para informarle en que grado de la escala se encuentra y el monto a pagar para el año presente por su licencia de conducir; es de hacer notar que el Artículo 16 de la Ley de Tránsito y 29 del reglamento que regulan lo relativo a la renovación de las licencias deberán sufrir las reformas del caso y establecer periodos de reforma anuales, prohibiendo la posibilidad de renovar dicha autorización por mas de un año, lapso de tiempo que servirá de medida para establecer los registros e historiales del comportamiento durante la conducción de un vehículo cualquiera de una determinada persona. Cabe señalar que este sistema se basa en la figura jurídica de la reincidencia del contraventor, pues al haber un acumulo de amonestaciones, multas e inclusive faltas penales, en la escala se traduciría en deméritos en contra de un conductor contraventor reincidente; 5) pasados tres años sin que en el historial de determinada persona se registre ningún tipo de contravención, y que con anterioridad haya sido catalogada de conductor de alto riesgo, su historial será limpiado y reubicado en la escala referida; 6) si se incurre en homicidio culposo por accidente de tránsito, se cancelaría la licencia por un espacio de cinco años, con la obligación de indemnizar a los familiares de la víctima con el pago de los gastos funerarios como mínimo; 7) las simples amonestaciones, que consisten en perforaciones en la licencia y deméritos en la escala antes indicada, deberán ir acompañadas con la citación y obligación de acudir



a cursos de capacitación de manejo, concientización sobre el comportamiento durante la conducción de vehículos e instrucción sobre las leyes, reglamentos y normas de tránsito vigentes, en el lugar, fecha y hora que la autoridad determine y señale en la boleta de aviso, requerimiento de pago y citación que deberá extenderse y entregársele al conductor contraventor para el caso correspondiente.

Por el momento este estudio se ha circunscrito a dejar expuesto de forma doctrinal la figura ficticia legal del vehículo infractor, contenida en la Ley y Reglamento de Tránsito, la cual deberá seguir siendo cuestionada en futuros análisis.



CONCLUSIONES

1. La ficción legal del vehículo infractor, no tiene un fundamento técnico jurídico, que haga razonar o pensar que dicha ficción legal deba ser aceptada como una institución jurídica de aplicación positiva, pues atribuye e imputa responsabilidad en materia de tránsito a los objetos jurídicos al hacer operar una especie de responsabilidad por hecho ajeno en materia de tránsito, no tomado en cuenta que las sanciones administrativas de policía de tránsito son de carácter personalísimo.
2. Aduciendo una supuesta responsabilidad solidaria en las sanciones de tránsito entre el contraventor y el propietario de un vehículo determinado, la Ley y Reglamento de Tránsito, obliga a terceras personas a hacer efectivo el pago de las multas, cuando según la teoría, únicamente tiene que recaer sobre el que infringió el orden jurídico.
3. Se evidenció por medio del análisis doctrinal, que la multa de tránsito, siendo una sanción administrativa, también es una pena, por lo que trae aparejada ciertas características penales, siendo la más importante de ellas la que establece que: la multa tiene carácter personal, pues solamente tiene que sufrirla un sujeto determinado, en el entendido de que nadie puede ser sancionado por hechos delictivos o por contravenciones cometidas por otros.



4. La correcta individualización de la persona contraventora, es el mecanismo idóneo para la imposición de las sanciones de tránsito, pues cobra plena vigencia la figura de la reincidencia para el agravamiento de las multas de tránsito, instrumento que excluye la aplicación de la ficción legal del vehículo infractor, debido a que busca la corrección de la conducta del individuo contraventor y no simplemente la imposición de multas, abriendo la posibilidad para la aplicación de sanciones de tránsito más severas.

5. La ficción legal del vehículo infractor contenida en la Ley y Reglamento de Tránsito es una figura que, promueve y ampara a las autoridades de tránsito para la imposición de multas a objetos jurídicos, dejando fuera de aplicación positiva sanciones más rigurosas, como lo son la suspensión y la cancelación de la licencia de Conducir.



RECOMENDACIONES

1. La temática de las ficciones legales dentro de la academia de las ciencias jurídicas y sociales guatemaltecas, deben de ser abordadas con mayor profundidad, dentro de los cursos de lógica jurídica, sociología y técnicas de investigación pues, las mismas tiene una función semejante a las desempeñadas por las hipótesis en las ciencias exactas y positivas; por lo que siendo “hipótesis”, son susceptibles de ser cuestionadas, valoradas y sujetas a comprobación para llegar a ser aceptadas o desestimadas como posibles instituciones de derecho.
2. El Congreso de la República de Guatemala y las municipalidades con competencia para administración del tránsito deben considerar los aspectos positivos de las legislaciones foráneas que, contengan instituciones y políticas de vanguardia en materia de tránsito, analizándolos técnica y objetivamente para una hipotética aplicación en nuestro ámbito social y no simplemente transcribiendo los aspectos normativos que, al momento de su aplicación desvirtúan los fines que persigue todo ordenamiento de tránsito, volviendo dicha normativa inoperante por no coincidir con el medio social guatemalteco.
3. La ficción legal del vehículo infractor es una figura que, ampara a las autoridades de tránsito para solo imponer multas, dejando fuera de aplicación positiva sanciones más severas, por lo que se hace de suyo necesario reformar la Ley y su Reglamento de Tránsito, para cobre plena vigencia el régimen sancionatorio contenido en dicha normativa.



4. El Ministerio de Gobernación de la República de Guatemala a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, en coordinación con las municipalidades con competencia delegada para la administración del tránsito, se debe implementar un registro nacional de conductores, que permita la aplicación de la reincidencia en las sanciones de tránsito, dejando un record escrito de las conductas de una persona durante el manejo de vehículos, durante un lapso de tiempo determinado.

5. Con base al hipotético registro nacional de conductores, modificar la licencia de conducción, para que sea un mecanismo eficaz de control de las personas habilitadas para ejercer el derecho de locomoción a través de vehículos y que se pueda constituir en un instrumento de individualización e identificación del conductor, que permita a través de la vinculación del código único de identificación, del documento personal de identificación, la imputación directa y objetiva de las sanciones en materia de tránsito.



BIBLIOGRAFÍA

- AQUINO LÓPEZ, Erika Lisseette. **Análisis del Decreto 132-96 del Congreso de la República, su aplicación por las municipalidades y la problemática que afrontan para obtener el acuerdo gubernativo para su aplicación.** Tesis de grado académico, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, año 2002.
- ALVARADO SANDOVAL, Ricardo y José Antonio García González. **Procedimientos notariales dentro de la jurisdicción voluntaria guatemalteca.** Editorial Estudiantil Fénix, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, año 2005.
- BIELSA, Rafael. **Los conceptos jurídicos y su terminología.** Ediciones Depalma, tercera edición, aumentada, Buenos Aires, Argentina, año 1987.
- BOLAÑOS PARADA, Oscar Edmundo. **Análisis jurídico de los delitos contra la seguridad del tránsito.** Tesis de Grado, Universidad de San Carlos de Guatemala, año 1975.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual.** Editorial Heliasta S.R.L., onceava edición, tomos I, II y III, Buenos Aires, Argentina, año 1976.
- CAL, Rafael, Maynor Reyes Spindola, et. al., **Ingeniería de tránsito. Fundamento y aplicaciones.** Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V., octava edición, México, año 2007.
- CANEL CULAJAY, Rafaela **Funciones del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito de la Municipalidad de Guatemala como órgano sancionador y ejecutivo según el Decreto 132-96 y su reglamento.** Tesis de grado académico, Universidad de San Carlos de Guatemala, año 2000.
- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo guatemalteco.** Editorial Impresiones Graficas, Tomo I, dieciseisava edición actualizada, Guatemala, año 2005.
- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho procesal administrativo guatemalteco.** Editorial Impresiones Graficas, Tomo II, dieciseisava edición actualizada, Guatemala, año 2005.
- CRUZ, Fernando. **Instituciones de derecho civil patrio.** Tipografía El Progreso, Tomo Segundo, Guatemala, año 1884.



DE LEÓN VELASCO, Héctor Aníbal y José Francisco de Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco**. Editorial Lorena, F y G Editores, octava edición corregida y actualizada, Guatemala, año 1996.

GODINEZ BOLAÑOS, Rafael. **El intervencionismo estatal (La policía administrativa)**. Ediciones Universitarias Juritex, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, año 2004.

LEDESMA ÁLVAREZ, Mario **Introducción al estudio del derecho**. IMPRESORA OFGLOMA, S.A., primera edición, México, año 1999.

LÓPEZ AGUILAR, Santiago. **Introducción al estudio del derecho**. Editorial Cooperativa de Ciencia Política, R.L., Universidad de San Carlos de Guatemala, Tomo II, reimpresión, Guatemala, año 1989.

MILLA CANALES, Ovidio Ernesto. **Derecho de daños y responsabilidad civil extracontractual**. Foto publicaciones, litografía, editorial e imprenta, Revista del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, publicación semestral, número cuarenta y seis, Guatemala, año 2003.

MORRIS, Clarence. **La justificación del derecho**. Tipográfica Editora Argentina, S.A., Buenos Aires, Argentina, año 1974.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales**. Editorial Heliasta, S.R.L, Buenos Aires, Argentina, año 1981.

PEREIRA OROZCO, Alberto. **Introducción al estudio del derecho II**. Ediciones EDP de Pereira y Editorial y Fotograbado Llerena, S.A., primera edición, Guatemala, año 2001.

PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Tomo I. Editorial Aranzadi, Tomo I, segunda edición, revisada y puesta al día, Pamplona, España, año 1979.

RECASENS SICHES, Luis. **Introducción al estudio del derecho**. Editorial Porrúa, sexta edición, México, año 1981.

REYES MEJÍA, Sandra Catalina. **Análisis jurídico-doctrinal acerca de la antinomia que existe en el Artículo 1 del Código Civil y el Artículo 3 de la Constitución Política de la República de Guatemala en cuanto a las teorías aplicables al inicio de la personalidad**. Tesis de grado académico, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala, año 2006.

RODRÍGUEZ VASQUEZ, Zoemia Nohemi. **La escasa regulación y la necesidad de implementar un procedimiento legal específico y bien determinado para la**



devolución de vehículos, dentro del proceso penal. Tesis de grado académico, Universidad Mariano Gálvez de Guatemala, Guatemala, año 2010.

TRINCADO MATEO, Joaquín. **Filosofía austera racional.** Editora Joaquín Tincado Mateo, Volumen II, México, año 1970.

ZENTENO BARILLAS, Julio Cesar. **La persona jurídica.** Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala, año 1995

Legislación:

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

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

Ley del Organismo Ejecutivo. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 114-97, 1997.

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

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

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

Código Civil Guatemalteco. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106, 1963.

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

Ley del Tribunal de Cuentas. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 1126, 1956.

Ley de lo Contencioso Administrativo. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 119-96, 1996.

Reglamento de Tránsito. Organismo Ejecutivo, Acuerdo Gubernativo 273-98. 1998



Reglamento Para la Prestación del Servicio de Taxis en el Municipio de Guatemala. Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, Acuerdo número COM-025-05 y sus reformas.

Código de Tránsito de Colombia. Congreso de la República de Colombia, Ley 769 del 6 de agosto de 2002

Criminal Code of Canada. Congreso Federal de la República de Canadá, 1960.

The Highway Traffic Act. Congreso Estatal del Estado de Manitoba, República de Canadá, 2009.