

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

REFORMA AL ARTÍCULO VEINTIUNO DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO

YENIFFER PAOLA PACAY SOSA

GUATEMALA, NOVIEMBRE 2015

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

REFORMA AL ARTÍCULO VEINTIUNO DEL 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

YENIFFER PAOLA PACAY SOSA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, noviembre 2015

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

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

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).




Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 03 de octubre de 2014.

Atentamente pase al (a) Profesional, CORALIA CARMINA CONTRERAS FLORES
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
YENIFFER PAOLA PACAY SOSA, con carné 200722015,
 intitulado REFORMA AL ARTÍCULO VEINTIUNO DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO.

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

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

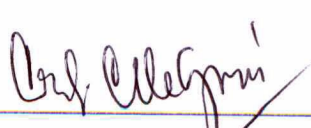
Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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



Fecha de recepción 6 / 10 / 2014 f)

Asesor(a)


LICENCIADA
Coralia Carmina Contreras Flores
 ABOGADA Y NOTARIA





M.A. CORALIA CARMINA CONTRERAS FLORES DE ARAGÓN

Boulevard Sur 1-025 Zona 4 de Mixco, Residenciales El Pedregal del
Naranjo

Teléfono: 2258-7709.

Guatemala, 05 de noviembre de 2014.



Doctor
Bonerge Amílcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Doctor Mejía:

Atentamente me dirijo a usted con el objeto de informarle que conforme la resolución de fecha tres de octubre del año en curso, he asesorado el trabajo de tesis de la estudiante: **YENIFFER PAOLA PACAY SOSA**, denominado: **“REFORMA AL ARTÍCULO VEINTIUNO DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO”**.

A este respecto y en cumplimiento a lo que se establece el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, expresamente declaro que no soy pariente de la estudiante dentro de los grados de ley. Asimismo me permito emitir dictamen:

- I. El contenido científico y técnico del trabajo de tesis es de gran importancia al dar a conocer una problemática que se afronta derivado de la interpretación que se hace del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, en relación a la prohibición de que circulen vehículos automotores con timón derecho en el territorio nacional.
- II. Con relación a la metodología utilizada, esta constituye un valioso aporte para el efecto, por cuanto se utilizó el método analítico, toda vez que la temática abordada así lo requería, especialmente en el caso de acudir a analizar la legislación extranjera comparándola con lo que sucede en el caso de Guatemala, por lo que la técnica utilizada fue de



M.A. CORALIA CARMINA CONTRERAS FLORES DE ARAGÓN

Boulevard Sur 1-025 Zona 4 de Mixco, Residenciales El Pedregal del
Naranja

Teléfono: 2258-7709.

- carácter bibliográfica ante la diversidad de información existente, tanto descrita de manera doctrinaria como legal.
- III. Con respecto a la redacción, ortografía y puntuación contenido en el trabajo de tesis, presentado por la estudiante Pacay Sosa, son congruentes con lo que para el efecto determina el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, además de utilizar diccionarios de carácter jurídico.
 - IV. Con relación a la contribución científica aportada en el trabajo de tesis, en el campo de la interpretación normativa, y los efectos que produce en el tema abordado en esta investigación, para determinar que el legislador debe ser claro y por lo tanto en este caso, ameritaba ampliar lo contenido en la norma relacionada para darle mayor seguridad y certeza en la interpretación para cualquier persona especialmente aquella que utiliza vehículos automotores y determinar así, la prohibición y las razones de ello, de que existan vehículos con timón derecho.
 - V. Con relación a la conclusión discursiva contenida en el trabajo de tesis, esta integra la totalidad de capítulos desarrollados y por consiguiente es congruente con el tema de investigación.
 - VI. En cuanto a la bibliografía utilizada para el desarrollo del presente trabajo de tesis, esta es acorde al tema investigado, por lo que considera que la misma es suficiente para la diversidad de información existente en Guatemala, en la materia jurídica objeto del tema desarrollado.

Por lo antes expuesto, considero que la investigación presentada por la estudiante YENIFFER PAOLA PACAY SOSA, llena los requerimientos exigidos por esta casa de estudios superiores y en virtud de ello emito DICTAMEN FAVORABLE con el objeto de continuar con el trámite académico respectivo.

Sin otro particular me suscribo, atentamente,

M.A. CORALIA CARMINA CONTRERAS FLORES DE ARAGON
Abogada y Notaria

LICENCIADA
Coralia Carmina Contreras Flores
ABOGADA Y NOTARIA

Colegiada activa 5,656



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 09 de octubre de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante YENIFFER PAOLA PACAY SOSA, titulado REFORMA AL ARTÍCULO VEINTIUNO DEL 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

- A DIOS:** Por cumplir el anhelo de mi corazón y por haber hecho realidad mi sueño.
- A MIS PADRES:** María, Fernando y Fredy, por haberme dado la vida y por ayudarme a ser quien ahora soy, que Dios los bendiga.
- A MIS HIJOS:** Dereck y Bruno, por ser la razón y el motivo para alcanzar mis metas y objetivos.
- A MI ESPOSO:** Marco Antonio, por ser mi ayuda idónea y por haberme tenido paciencia todo este tiempo.
- A MIS HERMANOS:** Donis, Edy y Pablo, que sea un ejemplo para sus vidas.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, por ser el templo del conocimiento y la sabiduría.
- A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por darme la oportunidad de estar en sus aulas y permitirme haber alcanzado mi meta.



PRESENTACIÓN

Con el presente trabajo se efectuó una investigación que tiene relevancia para la sociedad guatemalteca y pretende poner en evidencia lo que sucede con los conductores de vehículos automotores de timón derecho, pues dentro de nuestro entorno social es indiscutible la proliferación de vehículos con esta característica. En la legislación guatemalteca, dentro de la rama del derecho público, existen leyes específicas que regulan lo relacionado a la circulación de vehículos automotores en el territorio nacional, en consecuencia, el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito prohíbe que circulen vehículos automotores con volante del lado derecho, precepto legal que es violentado en virtud que existe una cantidad considerable de vehículos con esa característica que circulan en Guatemala, infringiendo esta norma.

En consecuencia, el objeto de la presente investigación es proponer una reforma a dicho Artículo, pues no se trata de dejar que se sigan importando vehículos que bien se sabe que no pueden circular en Guatemala, sino el objeto es que se prohíba el ingreso de estos vehículos a Guatemala. Por lo que la investigación se realizó en el período comprendido entre el mes de mayo del año 2014 y abril del año 2015, habiendo utilizado la investigación cuantitativa y como objeto de estudio todos aquellos vehículos que tienen el timón del lado derecho y el peligro que representan para la sociedad, ya que la infraestructura vial no es la adecuada y pueden ser causa de muchos accidentes. También se busca dejar un aporte, un precedente para la comunidad estudiantil y los particulares para que en futuras investigaciones y consultas relacionadas con este tema encuentren material de utilidad.

HIPÓTESIS

Por la falta de una norma que prohíba el ingreso a Guatemala de vehículos con volante situado del lado derecho es que actualmente existen una cantidad considerable de automóviles con esa característica no obstante existe prohibición para que estos circulen en el territorio nacional, por lo que se pretende probar que esta situación va en aumento y que cada vez más se produce el riesgo de que susciten accidentes de tránsito con mayor frecuencia por esa circunstancia, pues la infraestructura vial en Guatemala no es la adecuada para esta clase de vehículos.

COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Como consecuencia de la investigación realizada se logró validar la hipótesis a través de la metodología y técnicas manejadas, utilizando para la primera el método analítico y para la segunda la técnica documental y la técnica de campo, específicamente por entrevistas realizadas a personas que laboran propiamente para la Policía Municipal de Tránsito en donde se establece que el número de vehículos que circulan a nivel nacional aumenta año con año así como de igual forma ha aumentado el número de vehículos con timón del lado derecho pues las autoridades no han tenido el control suficiente en cuanto a no permitir el ingreso de vehículos con esa peculiaridad a Guatemala, pues al existir prohibición para que estos circulen en el territorio nacional no existe lógica en cuanto a por qué logran ingresar al país y posteriormente son objeto de multas y confiscaciones a pesar de que llenan los requisitos establecidos en el Reglamento de Tránsito y que principalmente poseen placas y tarjeta de circulación, lo que los habilita para ese extremo, poder circular, pasando a ser el Artículo 21 del reglamento mencionado una norma de carácter vigente pero no positiva.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. El tránsito vehicular en la ciudad de Guatemala y la seguridad vial.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Definiciones.....	3
1.3 Características del tránsito vehicular.....	5
1.4 La seguridad vial.....	8
1.4.1 Definición de seguridad.....	8
1.4.2 Breves antecedentes acerca de la seguridad.....	9
1.5 Doctrinas o teorías acerca del tránsito vehicular.....	11
1.5.1 Conceptos en la teoría del tránsito.....	11
CAPÍTULO II	
2. Marco jurídico del tránsito vehicular.....	13
2.1 Internacional.....	13
2.2 Nacional.....	24
2.2.1 Reglamento de Tránsito.....	29
CAPÍTULO III	
3. La circulación de vehículos automotores con timón derecho.....	39
3.1 Los vehículos automotores.....	39
3.2 Los vehículos automotores de timón derecho.....	40
3.3 Circunstancias por las que no se fabrican generalmente vehículos automotores con timón derecho.....	43
3.4 Lo que sucede en países europeos en el tema de los vehículos con timón derecho.....	45
3.5 En la realidad guatemalteca.....	50

3.6 Lo que sucede con la circulación de vehículos que tienen timón derecho en otras sociedades y el análisis de legislación comparada.....	53
--	----

CAPÍTULO IV

4. Análisis Jurídico y Social del Artículo 21 del Reglamento de la Ley de Tránsito, en relación a la ley ordinaria con respecto a la circulación de vehículos automotores con timón derecho y las consecuencias para la sociedad guatemalteca.....	75
4.1 Aspectos generales.....	75
4.2 Análisis de la Ley de Tránsito y del Artículo 21 del Reglamento.....	76
4.3 Necesidad de que se reforme la Ley Ordinaria y Reglamento de Tránsito en materia de circulación de vehículos automotores con timón derecho.....	78
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	83
ANEXOS.....	85
BIBLIOGRAFÍA.....	95

INTRODUCCIÓN

Se elaboró el presente trabajo de investigación, no solo con el propósito de dar cumplimiento a uno de los requisitos que se exigen en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, previo a optar al grado académico de licenciatura, sino también por el interés que evidenció en quien escribe acerca de la problemática social que se afronta en la realidad con la interpretación que se hace del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito con relación a si es o no permitido el uso de vehículos con timón derecho y las consecuencias de ello.

Por lo que el objetivo fue proponer la reforma del artículo citado pues es claro que aunque sea una norma vigente no es positiva, ya que por la falta de una norma que prohíba el ingreso a Guatemala de vehículos con volante situado del lado derecho es que actualmente existen una cantidad considerable de automóviles con esa característica no obstante existe prohibición para que estos circulen en el territorio nacional, por lo que se pretende probar que esta situación va en aumento y que cada vez más se produce el riesgo de que susciten accidentes de tránsito con mayor frecuencia por esa circunstancia, pues la infraestructura vial en Guatemala no es la adecuada para esta clase de vehículos.

Este trabajo de investigación se desarrolló en cuatro capítulos, en el capítulo I se encuentra lo referente al tránsito vehicular en la ciudad de Guatemala y la seguridad vial, los antecedentes, las características del tránsito vehicular y las doctrinas o teorías sobre las mismas; en el capítulo II lo referente al marco jurídico del tránsito vehicular a nivel nacional e internacional y el Reglamento de Tránsito; en el capítulo III está desarrollado lo que se refiere a la circulación de vehículos automotores con timón derecho, circunstancias por las que casi no se fabrican de esos vehículos, lo que suceden en países europeos con estos vehículos y lo que sucede en la realidad

guatemalteca; por último en el capítulo IV está plasmado el análisis jurídico del artículo objeto del presente trabajo y la necesidad de que se reforme el mismo.

Para la elaboración del trabajo fue utilizado el método analítico toda vez que la temática abordada así lo requería y las técnicas utilizadas fueron la documental, pues fue necesaria la utilización de periódicos, revistas y otros medios escritos; y la técnica de campo, pues se realizaron entrevistas a un grupo de personas. De tal manera que se llegó a la conclusión de que al reformar el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, en el sentido de prohibir el ingreso de vehículos con timón derecho a Guatemala, se estarán evitando muchos accidentes de tránsito, multas, confiscaciones, inactivaciones etc.

CAPÍTULO I

1. El tránsito vehicular en la ciudad de Guatemala y la seguridad vial

1.1 Antecedentes

Existe diferencia entre los vehículos, su fabricación y funcionamiento, y lo que respecta al tránsito vehicular que se produce fundamentalmente en las calles habilitadas para dicho efecto.

“La diferenciación que se hace en inglés entre las palabras *tránsito* y *tráfico* corresponde la primera a *transit* a lo que en español puede llamarse transportarse, mientras que la segunda *tráffic* es aproximadamente igual a tránsito vehicular. En español suele utilizarse tránsito para describir el flujo de elementos con movilidad (pasar de un lugar a otro por una vía) y tráfico a los elementos transportados por otro medio (también se refiere a comerciar, negociar con el dinero y las mercancías, o a hacer negocios no lícitos)”.¹

Es evidente que a raíz del surgimiento del vehículo automotor, este ha contribuido favorablemente en el tránsito de las personas de un lugar a otro. Sin embargo, corresponde a las autoridades el debido control del mismo, especialmente para que esa circulación no sea saturada al permitir la circulación de un número considerable de vehículos que hacen inviable la circulación de los demás, en el caso de la realidad guatemalteca, esto no ha sido así, a tal grado que en la actualidad, se afrontan

¹ Wikipedia, https://es.wikipedia.org/wiki/Tránsito_vehicular. (30-3-2014).

problemas de seguridad vial.

Las calles de la ciudad capital ya rebasaron su capacidad, pues circulan más de 900 mil vehículos y la ciudad sólo puede soportar 350 mil. La capital ya no soporta más automotores. Sin embargo, cada año aumenta el parque vehicular y amenaza con asfixiar la ciudad, mientras los guatemaltecos pierden más tiempo y dinero para llegar a su destino. El trayecto del viaducto de la entrada a Villa Nueva, en el kilómetro 14.5 de la ruta al pacífico, para el centro cívico lleva unos 30 minutos en período normal, pero en las horas pico se hace en más de 2 horas. El señor Amílcar Montejo, vocero de la Policía Municipal de Tránsito, señala como un problema serio el movimiento vehicular, pues se estima que hay exceso de medio millón de automotores en la ciudad. “La capital tiene capacidad para soportar unos 350 mil vehículos, pero circulan actualmente entre 850 y 900 mil, el problema va en aumento, pues más de 35 mil vehículos ingresan anualmente al país y la mayoría se queda en la ciudad capital”.²

Las anteriores estadísticas aparecieron en el año dos mil seis, a la fecha, cabe señalar que en virtud de que las autoridades no han hecho algo al respecto, casi ocho años después el problema se ha duplicado. Existen consecuencias en la circulación y aglomeración de vehículos, como el hecho de que sus conductores lo realicen en forma estresada puesto que tienen que presentarse a laborar, por ejemplo, además, el problema de la contaminación ambiental, derivado de la emanación de humo de las camionetas, el poco control municipal acerca de las unidades de transporte público y

² Reportaje Asfixia Vial. Edición Dominical Prensa Libre del 20 de noviembre del 2006. Pág. 2.

las sanciones o las prohibiciones para que estas no circulen de esa manera, conllevan que la problemática del tránsito sea aún más grave.

Aunado a lo anterior, se encuentra el hecho de la circulación de una gran cantidad de vehículos que tienen el timón derecho, que por medio del uso del internet y a nivel del mercado son mucho más baratos, pero que al ingresar a Guatemala, son mucho más caros que los que poseen timón normal, eso ha motivado a que jóvenes especialmente los adquieran y circulen en la ciudad capital o en el interior, representando un peligro para los conductores como para los que conducen cerca de ellos, afectando la seguridad ciudadana.

1.2 Definiciones

En materia de tránsito se circunscriben varios elementos, y a consideración de quien escribe, se hace necesario establecer varias definiciones como las siguientes:

1. “El tránsito o tráfico viene del vocablo italiano *traffico*. El término tránsito se refiere al desplazamiento de medios de transporte, seres humanos u objetos por algún tipo de camino o vía. El concepto de tráfico puede hacer mención tanto a la acción del movimiento como a las consecuencias de dicha circulación”.³
2. “El tránsito vehicular o automovilístico (también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle autopista. Se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos como el

³ Diccionario Enciclopédico Larousse 21, pág. 890

flujo de partículas (líquidos, gases o sólidos) y el de peatones”.⁴

3. “El peatón, es la persona que utiliza una zona de la vía ya sea esta urbana o rural. Recientemente este aspecto ha tenido relevancia en el estudio de la incidencia de accidentes, ya que en gran cantidad de ellos se encuentran relacionados de alguna forma”.⁵

4. “El conductor, es toda persona, hombre o mujer, que opere un vehículo motorizado o no motorizado. El conductor representa uno de los factores más importantes en el estudio de los accidentes de tránsito, ya que está influenciado por condiciones climáticas, emocionales, físicas y de la vía, debido a que el diseño tanto de las carreteras como el de los automóviles esta dirigido a la seguridad, y comodidad de este”.⁶

5. “Espacio vehicular, se denomina así al terreno destinado y acomodado para la circulación de vehículos teniendo destinada parte de su sección para los peatones. Representa un porcentaje significativo en la utilización del suelo en áreas urbanas, ya que el desarrollo de las ciudades depende del buen funcionamiento de estas”.⁷

6. “El sistema vial es el conjunto de elementos que intervienen en el traslado cómodo, seguro y económico de personas y objetos. El sistema vial constituye el eje principal para el desarrollo ordenado de las actividades socioeconómicas de una ciudad, ya que una movilidad adecuada produce una comunicación eficiente, la cual tiene que

⁴ Wikipedia, https://es.wikipedia.org/wiki/Tránsito_vehicular. (11-6-2014)

⁵ Leiva Alva, Jerie Wesley. **Análisis de accidentes viales aplicando la ingeniería de tránsito**, pág. 43

⁶ **Ibíd. Pág. 44**

⁷ **Ibíd.**

satisfacer las necesidades de una sociedad activa y en constante movimiento”.⁸

1.3 Características del tránsito vehicular

Dentro de las principales se encuentran las siguientes:

1. De acuerdo al Artículo 1 de la Ley de Tránsito se establece que “por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”, razón por la que el concepto legal es bastante amplio y encierra todas las actividades en las que debe participar las autoridades respectivas.
2. Que la actividad de tránsito se encuentra supeditada a la función que realiza el Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, sin embargo, existen funciones que por mandato legal se encomiendan en esta actividad del tránsito vehicular a las municipalidades.
3. La actuación de las municipalidades son en función únicamente de emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.
4. El tránsito vehicular también se define en lo que son las carreteras y caminos y no se

⁸ Ibíd. Pág. 45

circunscribe a las ciudades, como sucede en el caso de la ciudad capital, y esta actividad le compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional.

5. Dentro de las características del tránsito vehicular, se encuentra el derecho de vía que tienen las personas como prioritario en relación a los vehículos que circulan en las vías públicas.

6. Existe dentro del tránsito vehicular un registro de vehículos que se lleva a cabo por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil y comprende todos los vehículos que circulen en el país, basado en el registro de vehículos del Ministerio de Finanzas Públicas y en los reportes de aduanas, generalmente.

7. En el tránsito vehicular también por mandato legal se debe contar todo conductor con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, sin embargo, a pesar de que lo regula la ley, es un hecho que no se cumple, pues no se ha exigido este cumplimiento por parte de conductores lo cual indica que un alto porcentaje de la población no ha adquirido dicho seguro.

8. Dentro de la actividad vehicular existen en la ley también infracciones de tránsito que se deben a la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en esta ley y sus reglamentos, y en cuanto a las sanciones están impuestas por el Ministerio de Gobernación, por intermedio del departamento de tránsito o la municipalidad por intermedio del juzgado de asuntos municipales, según el caso, podrá

imponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos, según el caso, las sanciones administrativas siguientes: amonestación multas, retención de documentos, cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión y cancelación de licencia de conducir.

9. En cuanto a las sanciones anteriores, tienen carácter administrativo, sin embargo, son independientes de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder al actor. Cuando se suscitan faltas o delitos la autoridad de tránsito retendrá la licencia de conducir en los casos siguientes: a) Cuando el conductor se encuentre ebrio o bajo los efectos de drogas, estupefacientes o similares que limiten sus capacidades volitivas, físicas o mentales. b) Cuando se conduzca un vehículo cuyos documentos de identificación no porte el conductor o bien carezca de placa de circulación el vehículo; y c) Cuando se hayan producido lesiones a personas o daños a vehículos, con ocasión del tránsito. La autoridad de tránsito, conducirá a la oficina de la policía nacional más cercana al conductor, al vehículo y a la licencia para que esta lo traslade a conocimiento del organismo jurisdiccional correspondiente.

10. Dentro de la actividad vehicular y de la responsabilidad de los conductores, también existen normas que regulan lo relativo a la educación vial, que se refiere a las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporaran a los planes educativos formales e informales; así como a los de capacitación superior.

1.4 La seguridad vial

1.4.1 Definición de seguridad

En el caso de la construcción de los vehículos automotores, así como en el control del tránsito vehicular que le compete a las autoridades, surge la idea de la seguridad y de la seguridad ciudadana como una obligación del Estado en esta materia. La palabra seguridad proviene de seguro, y seguro se refiere a un estado físico, mental, material de una persona con respecto al mundo que lo rodea. Es así como la definición de seguridad implica una forma de intervención en este caso, siendo un concepto sui generis, porque seguridad, conlleva previsión, y en este tema, también, conlleva un estado seguro de la persona, que permite inferir que debe tratarse en el ámbito social, económico, cultural, política, legal.

La seguridad desde el punto de vista jurídico, debe situarse en el marco del derecho constitucional. Como lo indica la legislación española, la seguridad jurídica es la “cualidad del ordenamiento que produce certeza y confianza en el ciudadano sobre lo que es derecho en cada momento y sobre lo que, previsiblemente lo será en el futuro”.⁹ La seguridad jurídica establece ese clima cívico de confianza en el orden jurídico, fundada en pautas razonables de previsibilidad, que es presupuesto y función de los estados de derecho. Supone el conocimiento de las normas vigentes, pero también una cierta estabilidad del ordenamiento.

⁹ Saiz Moreno, Pérez Luño. **Seguridad jurídica del estado**. Pág. 222.

La constitución española garantiza la seguridad jurídica junto a otros principios del Estado de derecho (jerarquía y publicidad normativa, irretroactividad de lo no favorable, interdicción de la arbitrariedad), cuya suma constituye, según ha declarado el tribunal constitucional, equilibrada de tal suerte que permita promover, en el orden jurídico, la justicia y la igualdad, en libertad. No obstante, el tribunal ha señalado también que el principio de seguridad no puede erigirse en valor absoluto, por cuanto daría lugar a la congelación del ordenamiento, y éste debe responder a la realidad social de cada momento.

1.4.2 Breves antecedentes acerca de la seguridad

Cuando se refiere a la seguridad como una función estatal, tiene precisamente la consecuencia del surgimiento del estado como tal, y a quien se le encomienda esta labor.

El estado de seguridad de los ciudadanos es innato, y precisamente también surge quizás de la misma manera cómo surgió la criminalidad o delincuencia. Sin embargo, para establecer los antecedentes históricos de la seguridad como una política del Estado, se puede señalar que la historia de Guatemala, ha tenido etapas muy accidentadas, que pueden dividirse en las siguientes:

a) La etapa histórica de la oscuridad, a esta la autora le ha llamado de tal manera, por cuanto, el sistema de seguridad pública que existía solo era a favor del Estado y para el

Estado mismo, dentro de una política estrictamente militar, es en donde surgen graves violaciones a los derechos humanos con políticas como de tierra arrasada, y otras que provocaban el exterminio de los guatemaltecos subversivos, y en donde la población guatemalteca neutra, batallaba entre los conflictos armados y violencia generalizada de militares y por otro lado, de guerrilleros.

b) A esta etapa también tiene que sumarse la dominación extranjera hacia el gobierno guatemalteco de corte militar, especialmente en el caso de los Estados Unidos. En esta fase tiene gran significación la revolución, la contra revolución, y la promulgación de una Carta Magna de corte democrático.

c) Se puede señalar también una etapa de esperanza, posiblemente, porque al darse cuenta que el conflicto armado interno no había tenido ganador y que era difícil lograr que existiera uno, y la polarización, éxodo o emigración que se está suscitando entre los guatemaltecos hacia los puestos fronterizos, especialmente del lado de México, aunado a la presión internacional de algunos países, provocaron la idea de negociación y fue así como surgen los procesos de negociación y suscripción de los acuerdos de paz.

d) La etapa del proceso de paz y consolidación democrática, que precisamente surge a partir de los años ochenta en donde se encuentran establecidos ya los Acuerdos de Paz, con políticas fijas y mediante diagnósticos y pronósticos preestablecidos de personas que tenían claridad respecto a la problemática social, económica, cultural, política, agraria, del país, que conllevan la promulgación de una Constitución Política de la República de Guatemala, que entró en vigencia en enero de 1986, y que es la que

rige actualmente el país.

1.5 Doctrinas o teorías acerca del tránsito vehicular

1.5.1 Conceptos en la teoría del tránsito

a) Flujo: es la cantidad de vehículos por unidad de tiempo.

b) Velocidad: distancia recorrida por unidad de tiempo. La velocidad a la que circulan los vehículos es un dato importante para medir el nivel de congestión que existe. Para eso se define la velocidad media en atravesar la calle, que es la velocidad a la que se espera conducir en esa calle. Este valor varía dependiendo del tiempo. Si no pasan vehículos, entonces la velocidad de circulación va a aumentar hasta la velocidad máxima permitida. A medida que circulen vehículos por la calle, la velocidad que se puede esperar alcanzar para atravesar la calle, será similar a la velocidad que tenga el resto de vehículos. La velocidad de cada vehículo que pasa por la calle es obtenida por el sensor instalado en esa calle. Esta medida es una estimación, ya que supone que la velocidad que lleva un vehículo al pasar por el sensor se mantiene a lo largo de toda la calle.

c) Tiempo: es el tiempo de viaje sobre un segmento del camino conocido. Esta medida es obtenida dividiendo el largo de la calle entre la velocidad media en atravesar la calle.

d) Ocupación: es el porcentaje de tiempo que en un segmento del camino es ocupado por vehículos.

e) Densidad: es la cantidad de vehículos por unidad de distancia, en un lapso de tiempo.

f) Tiempo entre el paso de un vehículo y otro.

g) Distancia entre un vehículo y otro.

Dentro de las teorías principales respecto del tema se encuentran:

1. La teoría pedagógica según la cual los principales elementos para el control del orden vehicular son la producción de reglas de convivencia, la penalización de infractores, el mejoramiento de la semaforización, el mantenimiento de la malla vial y la concepción de pautas de convivencia urbana, originadas en la aplicación de normas de tránsito. Se refiere esta teoría respecto a la racionalización de las rutas para sacar de circulación buses. En cuanto al control del sistema vehicular, los horarios actuales de pico. Respecto a la situación del espacio público, la administración debe adoptar la medida de buscar desestimular las ventas en semáforos y en general, el combate del delito callejero.

2. La teoría de la cultura ciudadana que ha propiciado el autor "Mockus Antanas". Se refiere a que debe ser impulsada por la misma administración pública y busca ante todo la autorregulación moral, haciendo énfasis en la regulación cultural de las interacciones entre desconocidos, en contextos como el transporte público, el espacio público, los establecimientos públicos y el vecindario; regulaciones que incluían las interacciones ciudadano-administración, debido a que la constitución de lo público depende sustantivamente de la calidad de las mismas.

CAPÍTULO II

2. Marco jurídico del tránsito vehicular

2.1 Internacional

A nivel internacional existen normas que rigen para los estados signatarios de dichos instrumentos. Dentro de los aspectos más importantes de describir en cuanto al marco jurídico internacional en materia de tránsito vehicular, se puede señalar los siguientes:

1) Convención sobre la circulación vial de Ginebra de fecha 19 de septiembre del año 1949. Los aspectos más relevantes de su contenido son los siguientes:

a) Se trata de un instrumento jurídico de carácter internacional vinculante entre los Estados signatarios, que entre otras cosas, tuvo como fundamento el favorecer el desarrollo y la seguridad de la circulación internacional por carretera estableciendo ciertas normas uniformes. El Artículo 1 es importante y establece que los Estados contratantes aun cuando se reservan su jurisdicción sobre la utilización de sus propias carreteras, convienen en el uso de las mismas para la circulación internacional en las condiciones establecidas en la presente Convención. Los Estados contratantes no estarán obligados a atender los beneficios de las disposiciones de la presente convención a los automóviles, remolques o conductores que hayan permanecido en su territorio durante un período continuo superior a un año.

b) En el Artículo 4 se regulan algunos conceptos de importancia, como los siguientes:

La expresión *circulación internacional*, significa toda circulación que implique el paso de una frontera por lo menos; la palabra *carretera* significa toda vía pública abierta a la circulación de vehículos; la palabra; *calzada* significa la parte de la carretera normalmente utilizada para la circulación de vehículos; la palabra *vía* significa cada una las subdivisiones de la calzada que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una hilera de vehículos; la palabra *conductor* significa toda persona que conduzca un vehículo (inclusive bicicleta) o guíe animales de tiro, carga, o silla, o rebaños por una carretera, o que tenga o su cargo la conducción o control efectivo de los mismos; la expresión *vehículo automotor* significa todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico.

Los estados que estén obligados por el anexo 1 excluirán de esta definición a las bicicletas con motor auxiliar; la expresión *vehículo articulado* significa todo vehículo automotor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descansa sobre el vehículo tractor, y éste soporte una parte considerable del peso del remolque. Tal remolque se denomina semi remolque; la palabra *remolque* significa todo vehículo destinado a ser arrastrado por un automóvil; la palabra *bicicleta* significa todo velocípedo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión. Los estados que estén obligados por el anexo 1, incluirán también en esta definición las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho

anexo; la expresión *peso en carga* de un vehículo significa el peso del vehículo y de su carga, estando el vehículo detenido y en orden de marcha, incluido el peso del conductor y de cualquiera otras personas transportadas al mismo tiempo; la expresión *carga máxima* significa el peso de la carga declarado permisible por la autoridad competente del país donde esté matriculado el vehículo; y, la expresión *peso máximo autorizado* significa el peso del vehículo y de la carga máxima cuando aquél está en orden de marcha.

c) En cuanto a normas que se deben aplicar en el caso de la circulación por carretera en este instrumento, refiere el Artículo 6 que se adoptará las medidas adecuadas para asegurar la observancia de las normas enunciadas. Todos los conductores, peatones y demás usuarios de la carretera, deberán obrar de tal modo que no constituyan peligro u obstáculo para la circulación y de evitar toda conducta que pueda causar daño a las personas o a la propiedad pública o privada. Todo vehículo o combinación de vehículos enganchados deberá llevar un conductor. Los animales de tiro, carga o silla deberán tener un conductor y los rebaños deberán ir acompañados, salvo en las zonas especiales cuyos lugares de entrada deberán estar señalados. Los convoyes de vehículos o de animales deberán tener el número de conductores previsto por la legislación nacional. Cuando sea necesario, los convoyes deberán ser fraccionados en secciones de longitud moderada, separadas unas de otras por intervalos suficientes para no entorpecer la circulación. Esta disposición no es aplicable en las regiones en que hay movimientos migratorios de tribus nómadas. Los conductores deberán estar en todo momento en situación de controlar su vehículo o guiar a sus animales. Al

aproximarse a otros usuarios de la carretera deberán tomar todas las precauciones necesarias para la seguridad de estos últimos.

d) El Artículo 9 es importante y regula que todos los vehículos que circulen en la misma dirección deberán mantenerse al mismo lado de la carretera; la dirección de la circulación en cada país deberá ser uniforme en todas sus carreteras. Lo anteriormente dispuesto, no impide la aplicación de los reglamentos nacionales relativos a la circulación en dirección única. Se regula también que los vehículos no utilizarán, en ningún caso, una luz roja delante ni una luz blanca detrás. Tampoco deberán estar provistos de dispositivos reflectores rojos delante, ni blancos atrás. Esta disposición no se aplica a las luces blancas o amarillas de marcha atrás en los países en que la legislación nacional del país de matrícula permite el empleo de estas luces. Las luces y los dispositivos reflectores deben señalar eficazmente la presencia del vehículo a los demás usuarios de la carretera. Con tal de que se tomen todas las medidas necesarias para garantizar condiciones normales de seguridad.

e) A partir del Artículo 17 se regula todo lo que respecta a los signos y señales de tránsito. En el Artículo 24 se regula las condiciones de los vehículos automotores en circulación internacional. A partir del Artículo 26 se regula las disposiciones aplicables a las bicicletas en circulación internacional. Luego sigue las ratificaciones de dicho instrumento, la organización interna del mismo, ente rector, momento en que entra en vigencia, enmiendas, etc.

2) Informe internacional sobre seguridad vial

A través de la Organización Mundial de la Salud y el informe sobre seguridad vial que existe y que ha sido de utilidad para los estados en temas de prevención y concientización acerca de la problemática que representa para las sociedades del mundo, ha sido de gran interés para quien escribe establecer aspectos importantes del mismo, como los siguientes:

a) Se refiere a que la seguridad vial es un problema que atañe a nivel mundial y que tiene que ver con la salud. Se tiene las estadísticas en cuanto a que año con año fallecen mil doscientos millones de personas como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito, y otros cincuenta millones sufren traumatismos y el noventa por ciento aproximadamente de estos accidentes se suscitan en países de bajos ingresos, como esta catalogado Guatemala.

b) Los traumatismos en los accidentes de tránsito también colocan a los países en una situación de salud difícil y los recursos generalmente en países como el de Guatemala, son insuficientes.

c) Este informe resulta importante porque toma en cuenta las realidades y con ello, se puede determinar las necesidades de los usuarios de los distintos países en esta materia y útil también en el caso de las políticas que puedan emprender los estados al respecto.

d) Se hace la reflexión en que la prevención es la mejor salida y debiera tomarse en cuenta aspectos como hacer sistemas de transportes más seguros y saludables, la fabricación de vehículos más seguros, la construcción de vías de tránsito más seguras,

el diseño de infraestructura pensando en la protección del peatón y ciclistas, el mejoramiento del transporte público, etc., y el informe al cual se está haciendo referencia también constituye el primero sobre evaluación de la seguridad vial en el mundo, abarcando a 178 países.

e) Así también de acuerdo al informe relacionado, la mitad de las personas que fallecen como consecuencias de accidente de tránsito son peatones, ciclistas o usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.

f) En muchos países la adopción y la aplicación de códigos de circulación parecen insuficiente, y resulta fundamental para reducir los accidentes de tránsito, reducir la conducción bajo efectos del alcohol y el exceso de velocidad.

g) En el sistema de las naciones unidas hace más de sesenta años que reconoce la necesidad de reducir las víctimas mortales y de traumatismos por accidentes de tránsito.

h) Existen diversas entidades mundiales, como Organización Mundial de la Salud, Banco Mundial, las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas y algunos bancos regionales de desarrollo han efectuado estudios en materia de seguridad vial.

i) El objetivo fundamental de estos informes es evaluar la situación de la seguridad vial en todos los estados miembros de la Organización Mundial de la Salud usando una serie de indicadores básicos de seguridad vial y una metodología normalizada.

Indicar las carencias en materia de seguridad vial y ayudar a los países a identificar las prioridades de intervención y fomentar las actividades de seguridad vial a nivel nacional.

j) Los países deben fijar límites de velocidad que reflejen la función de las diferentes vías de tránsito. Al hacerlo, deberían tener en cuenta los tipos de vehículos que circulan por las vías, la naturaleza y el propósito de éstas, las actividades que se desarrollan junto a ellas, la disposición de servicios para los usuarios vulnerables y la frecuencia con que los peatones y los ciclistas usan dichas vías. Es necesario que se conceda cada vez mayor prioridad a los usuarios vulnerables, sobre todo en zonas urbanas, donde los límites de velocidad no deberían exceder de 50 km/h. En los lugares donde los usuarios vulnerables de las vías de tránsito estén particularmente expuestos, se deben dar a las autoridades locales la potestad, los recursos y el apoyo político para aplicar medidas con el fin de reducir los límites de velocidad a niveles que podrían ser inferiores a los nacionales.

k) Los programas para abordar las cuestiones relativas a la velocidad deben promover la sensibilización y la comprensión del público de los efectos de ésta y los motivos por los cuales se imponen límites. Todos los países deberían tener una legislación sobre consumo de alcohol y conducción y hacerla cumplir estrictamente. La legislación sobre consumo de alcohol y conducción debería basarse en los niveles de concentración de alcohol en sangre o los límites equivalentes del contenido de alcohol en aliento, que debería ser igual o inferior a 0,05 g/dl. Todos los países deberían establecer límites iguales o inferiores a 0,02g/dl para los conductores jóvenes/noveles. Todos los países deberían tener leyes sobre uso obligatorio del casco en los vehículos de motor de dos o tres ruedas. Estas leyes deberían aplicarse a todos los motociclistas con permiso legal para circular con vehículos de motor de dos o tres ruedas, todos los tipos de motores y

todas las vías de tránsito. Es necesario que los países promulguen leyes que exijan que los cascos satisfagan las normas de calidad nacional e internacional. Los países deben establecer un sistema para recopilar datos sobre las tasas de uso del casco. Debería exigirse a los fabricantes e importadores de vehículos que equiparan todos los vehículos con cinturones de seguridad tanto en los asientos delanteros como traseros, independientemente del mercado final.

l) Deberían mejorarse las leyes sobre uso del cinturón de seguridad para que se aplicaran a todos los ocupantes (de los asientos delanteros y traseros). En muchos países deben intensificarse los esfuerzos para hacer cumplir la legislación y ésta debe aplicarse tanto a los ocupantes de los asientos delanteros como traseros de los automóviles. Los países deben establecer sistemas de recopilación de datos sobre las tasas de uso del cinturón de seguridad.

m) Los esfuerzos para hacer cumplir la legislación deben respaldarse con programas intensivos de educación en los medios de comunicación que insistan en el riesgo de traumatismo cuando no se usa el cinturón de seguridad y aumenten la percepción de la posibilidad de ser detectado y sancionado. Deben promulgarse y aplicarse leyes sobre el uso de sistemas de retención para niños. Esas leyes deberían especificar el tipo de sujeción, la edad del niño para la cual resulta apropiado cada dispositivo y la posición de la silla de sujeción. Deberían establecerse mecanismos para mejorar el acceso a dispositivos de retención para niños financieramente accesibles. Los países deben establecer sistemas de recopilación de datos sobre el uso de los sistemas de retención para niños. Los programas para fomentar el uso de dispositivos de retención para niños

deben abordar las normas sociales e impulsar una cultura de la seguridad. Es preciso que el público sea consciente de las ventajas que tiene en cuanto a seguridad el uso de los sistemas de retención para niños

n) Potenciar el uso de la definición de 30 días de las víctimas mortales por accidentes de tránsito para armonizar los datos de distintas fuentes. Mejorar los vínculos entre los datos de los sectores de la policía, transporte y salud. Aumentar la capacidad humana para llevar a cabo la recopilación, análisis e interpretación de los datos. Mejorar el uso de la codificación de la CIE (Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas de Salud Conexos) en los registros vitales para que refleje adecuadamente las víctimas mortales por accidentes de tránsito. Los datos recopilados por el sector sanitario deben mejorarse. Esto es particularmente válido para los datos sobre traumatismos no mortales, y puede llevarse a cabo a través de los datos sobre egresos usando la codificación de la CIE, los sistemas de vigilancia de traumatismos o, donde esto no sea factible, las encuestas repetidas a intervalos regulares o los registros de heridos que recaban sólo datos mínimos.

ñ) Es necesario que haya definiciones normales de los niveles de gravedad de los traumatismos no mortales para permitir que éstos se registren y verifiquen correctamente. Las definiciones deberían ser lo suficientemente sencillas para que tanto el personal sanitario como no sanitario pueda gestionarlas. Debería alentarse a los países a establecer vínculos entre todas las fuentes de datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito para ayudar a corregir la sub notificación. Debería alentarse a los países a que efectuaran estudios nacionales sobre los costos de los accidentes por

causa del tránsito, así como sobre la rentabilidad de las intervenciones que lleven a cabo.

o) Donde sea posible, el cálculo de costos debería incluir tanto los costos directos como los indirectos. Los países deben intensificar los esfuerzos para recopilar datos fiables sobre diversos indicadores intermedios que están relacionados con la prevención de los traumatismos por accidentes de tránsito y pueden usarse para la investigación en materia de vigilancia y evaluación. Aunque los países de ingresos altos suelen usar una metodología compleja de encuesta, las encuestas básicas sobre uso del casco y del cinturón de seguridad son relativamente sencillas y poco costosas de administrar, y resultan fundamentales para llevar a cabo un seguimiento exhaustivo. Estos datos son esenciales para tomar decisiones de política basadas en pruebas y para evaluar las medidas que se aplican. El sector de la salud debería desempeñar un papel importante en la investigación relacionada con los factores de riesgo.

p) Según este informe en Guatemala, en el año 2004, 581 víctimas mortales por accidentes de tránsito, en donde el 74% eran hombres y el 25% mujeres. Accidentes de traumatismos no mortales 2586 en el mismo año 2004, cuyos datos fueron obtenidos del Instituto Nacional de Estadística. No existe una ley sobre el uso del casco, en cuanto a criterios de obligatoriedad. No existe una ley sobre sistemas de retención para niños, no existen políticas nacionales para promover los desplazamientos a pie o en bicicleta, ni para promover el transporte público y para el año dos mil ocho, se encontraban registrados un millón seiscientos trece mil setecientos noventa y seis vehículos automotores.

3) Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carretera

En el año 1958 se había suscrito el Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carretera, y constaba de nueve títulos, dos capítulos, sesenta y cinco artículos y tres anexos. Derivado de la necesidad de contar con leyes y regulaciones que permitan la modernización del sistema, se crea un nuevo acuerdo, aprobado el cuatro de noviembre de dos mil y consta de nueve títulos, dos capítulos, cincuenta y dos artículos y tres anexos, para regular la circulación por carreteras de la región, con énfasis en lo relativo a nuevos límites en el control de pesos y dimensiones de los vehículos automotores.

En los artículos uno y dos se establecen el objeto y definiciones. A partir del Artículo 3 se regula las disposiciones relativas a la circulación por carretera y aplicables a todos los usuarios, en cuanto a conducción de vehículos, velocidad, encuentros y rebasamientos, cruces de carreteras, prioridad de paso, uso de la bocina y otros dispositivos de alarma, estacionamiento, luces y señales en los vehículos, señales, transporte de excepción. A partir del Artículo 12 se regulan disposiciones especiales aplicables a los vehículos automotores y sus combinaciones, en cuanto a disposiciones de orden técnico, el peso de los vehículos, dimensiones de los vehículos, carga de los vehículos, órganos motores, disposiciones para maniobra de dirección, visibilidad y seguridad en los vehículos, frenos, alumbrado y señales, señales de advertencia, placas e inscripciones, mecanismos de enganche en remolques, condiciones que

deben reunir los vehículos de transporte público.

A partir del Artículo 22 se regulan las reglas administrativas, requisitos para la autorización de los vehículos, matrícula, revisión técnica de los vehículos de transporte público de pasajeros y carga, permisos de conducir, vigencia de carreteras. En el Artículo 29 en adelante, se regulan disposiciones especiales en el tema de las bicicletas, motobicicletas y sus semirremolques.

A partir del Artículo 44, se regulan disposiciones especiales relativas a los peatones, siguiendo en el caso de los vehículos de transporte de materias y sustancias peligrosas, máquinas agrícolas, industriales y materiales para obras en general. En el Artículo 47 en adelante, se regulan las infracciones y las sanciones en esta materia.

2.2 Nacional

A) Constitución Política de la República de Guatemala

En el tema exclusivamente de tránsito no se ha referido la Constitución Política de la República de Guatemala en forma directa y específica, sin embargo, forma parte de los servicios públicos que debe prestar el estado a la ciudadanía el hecho de que brinde seguridad y en este caso seguridad vial, y como se ha mencionado arriba, corresponde a las autoridades del Ministerio de Gobernación, Policía Nacional Civil y las

municipalidades su administración.

En los artículos 1 y 2 de Constitución Política de la República de Guatemala también se refiere a que el estado tiene la obligación de organizarse para proteger a la persona y a la familia, y su fin supremo es la realización del bien común, además de garantizarle a los habitantes de la república, la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona. Dentro del concepto seguridad, puede recogerse la interpretación completa del mismo, y dentro de éste ámbito se circunscribe la seguridad vial, tal y como se anotó arriba, que es una obligación del estado, pues el objetivo principal de las leyes de tránsito y de seguridad vial son precisamente la protección de la vida humana.

B) Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala

Dentro de los aspectos más importantes de señalar de esta ley se encuentran los siguientes:

1. Dentro de los fundamentos de la ley precisamente se refiere a que es deber del estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados con el mismo se concentran en las ciudades.

2. También que el estado debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tiene la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación, regulación y control se refiere; y con tal objetivo es a la vez pertinente delegar o trasladar funciones en otros entes públicos y prever formas innovadoras que, bajo el estricto cumplimiento de la ley, permitan al sector privado practicar en actividades específicas de la administración del tránsito. Además de que el crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos como por otras personas y actividades que dándoles un destino diferente, contrario al uso común definido por la legislación ordinaria, atenta contra el interés social y el bien común; por lo que se hace necesario modernizar la legislación de tránsito tanto para hacer frente a las necesidades actuales como para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado, razón por la que el Artículo 1 se refiere a la definición de tránsito y dice que debe entenderse por todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de, la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

3. La actividad de tránsito es regulada y competencia del Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil y puede existir un ejercicio conjunto a través de las municipalidades del país que lo soliciten y derivado de ello, debe existir la emisión de un acuerdo en donde se establezca dicha competencia.



4. El Artículo 12 regula aspectos importantes en relación a la prioridad en el derecho de la vía, cuando indica que la tienen las personas ante los vehículos para circular en las vías públicas terrestres y acuáticas siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos. Sin embargo, existen límites y lo establece el Artículo 13 cuando indica que en el caso que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad fuera de estas, el conductor, estará exento de toda responsabilidad siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables.

5. Para poder circular se debe contar con una licencia de conducir, y lo establece el Artículo 14: La licencia de conducir es el documento emitido por el departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quien esta obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida. La emisión, renovación, suspensión, cancelación y reposición de la licencia, los requisitos a cumplir, tipos, medios, materiales y procedimientos los fijara el reglamento respectivo.

6. La definición de vehículo se establece en el Artículo 18 de la ley cuando indica que se debe entender por vehículo, cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinos a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes: a) Contar con tarjeta y placa de circulación vigentes; o



permiso vigente extendido por autoridad competente. b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos. c) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia, y d) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad. Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito.

7. El registro de vehículos es importante, y al respecto, el Artículo 22 refiere: El departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía organizara, llevara y actualizara un registro de vehículos que comprenda todos los que circulen en el país, basado en el registro de vehículos del Ministerio de Finanzas Públicas y en los reportes de aduanas.

8. En cuanto al seguro, se regula en el Artículo 29 de la ley en referencia e indica que: Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley. El ministerio de gobernación podrá acordar la obligatoriedad de cualquier otro seguro para los conductores o los vehículos; así como para el transporte urbano y extraurbano.

9. El Artículo 43 regula lo relativo a las faltas y delitos y dice: La autoridad de tránsito retendrá la licencia de conducir en los casos siguientes: a) Cuando el conductor se encuentre ebrio o bajo los efectos de drogas, estupefacientes o similares que limiten

sus capacidades volitivas, físicas o mentales. b) Cuando se conduzca un vehículo cuyos documentos de identificación no porte el conductor o bien carezca de placa de circulación el vehículo; y c) Cuando se hayan producido lesiones a personas o daños a vehículos, con ocasión del tránsito. La autoridad de tránsito, conducirá a la oficina de la policía nacional más cercana al conductor, al vehículo y a la licencia para que esta lo traslade a conocimiento del organismo jurisdiccional correspondiente.

10. Con relación a la educación vial, el Artículo 46 indica: El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil implementara y coordinara junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporaran a los planes educativos formales e informales; así como a los de capacitación superior.

2.2.1 Reglamento de Tránsito

Cabe señalar que el Reglamento de Tránsito se encuentra más ampliamente desarrollado en cuanto a sus normas y a consideración de quien escribe, en relación a la propia ley ordinaria, y se considera que ha habido un abuso en reglamentar aspectos que incluso no se encuentran contemplados en la ley orgánica, tal y como se ha establecido arriba, en el caso de los vehículos con timón derecho y se verificará este extremo con la descripción que se hace a continuación de dicha normativa, por lo que

se ha desnaturalizado la razón de ser de los reglamentos al tener mayor legitimidad el reglamento que la propia ley para efectos de regulación del tránsito vehicular. Dentro de los aspectos más importantes de resaltar, se encuentran los siguientes:

1. Se encuentra contenido el Reglamento de Tránsito en el Acuerdo Gubernativo 273-98, y el Artículo 1 se refiere a la organización del Departamento de Tránsito y dice: Para la realización de sus funciones y atribuciones, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas siguientes: jefatura, subjefatura, secretaría general, secciones, divisiones, unidades ejecutivas y delegaciones departamentales de tránsito.
2. El Artículo 6 se refiere al objeto del reglamento y dice: El presente reglamento tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.
3. En el Artículo 8 se establece una clasificación de los vehículos y refiere que: Clasificación por uso. Los vehículos se clasifican por su uso en: a. Particulares, b. Mercantiles y comerciales, c. Oficiales, d. Cuerpo diplomático, organismos, misiones y funcionarios internacionales, e. De emergencia; y f. De aprendizaje. Clasificación por peso. Los vehículos se clasifican por su peso en: a. Ligeros, de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: Bicicletas, motobicicletas, motocicletas, automóviles, paneles, pick ups, microbuses; y automóviles, paneles, y pick ups con remolque. b. Pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: Autobuses camiones remolcadores o cabezales; y camiones con remolque. c. Especiales, con

pesos y dimensiones de autorización especial: vehículos agrícolas; y vehículos especiales movibles con o sin grúa.

4. En cuanto a las normas generales respecto al equipamiento básico de los vehículos se indica en el Artículo 11 lo siguiente: El equipamiento básico de los vehículos debe estar en óptimas condiciones de funcionamiento. El vehículo automotor que transite en la vía pública del territorio nacional deberá contar con el siguiente equipo de aditamentos: a. Bocina b. Retrovisor interior y exterior. c. Parabrisas y limpia brisas d. Cinturones de seguridad en los asientos delanteros e. Llanta de repuesto del tipo que pueda reemplazar a las principales f. Herramientas necesarias para el cambio de llanta g. Silenciador h. Velocímetro i. Luces una luz alta y baja a cada lado de la parte frontal, una luz de posición a cada lado en las partes frontales y posteriores, una luz de marcha atrás en la parte trasera, cuatro luces direccionales, una en cada esquina del vehículo. Dos luces de freno en la parte posterior, una a cada lado. Dispositivo para accionar luces de emergencia, iluminación completa de la placa de circulación trasera, y j. Dos triángulos reflectivos para señales de emergencia. Se exceptúa de la presente disposición, los vehículos automotores calificados de colección que podrán circular con los aditamentos que posee.

5. El Artículo 21 establece aspectos importantes respecto a los vehículos con timón del lado derecho e indica: No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo casos especiales que sean autorizados por el departamento.

6. En cuanto a los tipos de licencia de conducir para circular en la vía pública, el Artículo

23 refiere: Se establecen los distintos tipos de licencia: Tipo A: Para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo (urbano y extraurbano). Tipo B: Para conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración por conducir. Tipo C: Para conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses, pick ups con o sin remolque y un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración. Tipo M: Para conducir maquinaria agrícola e industrial. Este tipo de licencia no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículo.

7. En cuanto a las licencias extranjeras refiere el Artículo 24 lo siguiente: Los titulares de licencias de conducir extranjeras tienen permitido conducir en el territorio nacional, vehículos para los cuales están habilitados por la misma y solo hasta que esté vigente su autorización migratoria. En caso de residencia en el país, es obligatorio el traspaso de su país y se encuentre tramitando su residencia en Guatemala, podrá solicitar ante el departamento de tránsito la expedición de un permiso de conducir, siempre y cuando reúna los requisitos siguientes: a. Presentar fotocopia legalizada del pasaporte en donde conste su situación migratoria en el país; b. Presentar un garante que se responsabilice por su estadía en el país; c. Presentar certificado extendido por una escuela de aprendizaje de tránsito, autorizada por el Ministerio de Gobernación y registrada en el mismo departamento.

8. El Artículo 39 se refiere a las obligaciones de los usuarios en la vía e indica que: Los usuarios de la vía pública están obligados a comportarse en forma tal, que su conducta

no entorpezca la circulación ni cause peligro, perjuicios o molestias a las personas o daños a lo bienes.

9. En cuanto a las obligaciones de los conductores, se refiere el Artículo 40 cuando indica que: Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía pública. Deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de la carga transportada para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar su vehículo. Aproximarse a otros usuarios de la vía, deberán adoptar las precauciones necesarias para la seguridad de los mismos, especialmente cuando se trate de niños, ancianos, invidentes y otras personas minusválidas. Queda prohibido conducir con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Asimismo, está prohibido el uso de teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares mientras el vehículo está en marcha, a no ser que para operarlos no sea necesario utilizar las manos. De la presente prohibición se exceptúa a los conductores de taxi.

10. El Artículo 60 indica sobre la circulación de los peatones por la derecha de la calzada y en forma concreta indica: Los peatones podrán circular por el lado derecho de la calzada o sobre el arcén derecho aún habiendo espacio peatonal utilizable, adoptando las debidas precauciones y en los siguientes casos: a. Quien lleve algún

objeto voluminoso, empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones, que no sea automotor, tales como carretas de ventas ambulantes, troquets, bicicletas u otros similares, que pudieran constituir un obstáculo para los demás peatones. b. Toda persona que dirija a un grupo de peatones o que formen parte de un cortejo, procesión o actividad similar; y c. El discapacitado que circule en silla de ruedas, si fuese incómodo o impracticable para él, utilizar los espacios peatonales aledaños. Todas estas personas están obligadas a obedecer las señales correspondientes a los vehículos que circulan sobre la calzada.

11. En cuanto a los elementos de seguridad, existe obligatoriedad de su uso, el Artículo 91 refiere: Los conductores de vehículos automotores y moto bicicletas están obligados a utilizar elementos de seguridad establecidos en éste capítulo, y serán responsables de que el resto de pasajeros los usen adecuadamente.

12. Dentro de los elementos de seguridad, se encuentran los cinturones de seguridad u otros sistemas de protección, al respecto el Artículo 92 dice: Todo vehículo con cuatro ruedas o más tendrá cinturones de seguridad de dos o tres puntos de sujeción en los asientos delanteros. Si estos asientos estuvieren ocupados, es obligatorio utilizarlos, teniéndolos correctamente abrochados y tensados según las especificaciones del fabricante. Si el vehículo poseyera cinturones de seguridad en otros asientos, los ocupantes de éstos, están obligados a utilizarlos.

13. Respecto a los cascos, el Artículo 94 refiere: El conductor o el pasajero de moto y moto bicicletas está obligado a usar el casco protector, siempre que circule en la vía rápida.

14. En cuanto al comportamiento en accidentes y emergencias, el Artículo 95 refiere normas de conducta para las personas que se encuentren implicadas en accidentes de tránsito y dice lo siguiente: Los conductores de vehículos y peatones implicados en un accidente de tránsito, si no resultaren ellos mismos con lesiones serias que requieran de atención inmediata, deberán proceder de la siguiente manera: a. Detenerse y encender las luces de emergencia para que no se cause un nuevo problema para la circulación. b. Tomar las medidas necesarias mediante la señalización de emergencia (triángulos reflectivos) para evitar que ocurra otro accidente. Estos deberán colocarse en un lugar que permite a otros usuarios de la vía, reconocer el accidente y continuar su marcha con la debida precaución; y c. Los conductores de los vehículos implicados en un accidente de tránsito tendrán la obligación, en la medida de lo posible y si su salud lo permite, de retirar los residuos, las partes o cualquier otro material que se hubiera esparcido en la vía pública debido al accidente.

15. El Artículo 132 refiere: El conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar vía distinta por la que circula, cambiar de carril o sentido, tomar otra calzada de la misma vía para salir de la misma o retroceder, deberá advertirlo previamente y con suficiente antelación a los conductores de los vehículos que circulan atrás del suyo y cerciorarse que la distancia y la velocidad de los vehículos que se acerquen en sentido contrario le permitan efectuar la maniobra sin peligro, absteniéndose de realizarla si no se dan estas circunstancias.

16. Artículo 133 dice: El conductor que vaya a virar o girar a la derecha, deberá posicionarse con la antelación suficiente en el carril derecho, pegado al bordillo o arcén.

Hará las indicaciones necesarias y en la intersección se comportará acorde a las normas de este Reglamento, especialmente a las de prioridad, incorporándose luego al carril derecho de la nueva vía. De igual manera el Artículo 134 refiere: Está permitido virar o girar a la derecha en intersecciones semaforizadas aunque indiquen rojo sólo cuando exista la señalización correspondiente. El conductor de un vehículo en este caso deberá posicionarse en el carril junto al borde derecho de la calzada, hacer las señales correspondientes, y antes de proseguir, ceder el paso a todo vehículo que circule por la vía a la cual se esté virando o girando, completando el viraje o giro sobre el carril derecho de esta vía. El Artículo 135 dice: El conductor que vaya a virar o girar a la izquierda, deberá posicionarse con la anticipación debida en el carril junto al borde izquierdo de la calzada por la que circula, si ésta es de una vía, o al carril a la derecha de la línea divisoria o del camellón si es de dos sentidos. Después de indicar su movimiento mediante las señales correspondientes y cumpliendo con las normas de conducción, especialmente las de prioridad, entrará en la intersección, posicionándose, en la nueva vía, en el carril izquierdo pegado al borde, si éste es de intersección, posicionándose en la nueva vía, en el carril izquierdo pegado al borde, si éste es de una vía, o en el carril del lado derecho de la línea divisoria o el camellón, si es de doble vía. Queda terminantemente prohibido por hacer un viraje a la izquierda con un radio más amplio, pasar por los carriles exclusivos para el otro sentido, lo que comúnmente se conoce como cortar la esquina.

17. En cuanto al cambio de carril dentro de la circulación de vehículos, el Artículo 138 del reglamento refiere: Todo cambio de carril deberá llevarse a cabo respetando la

prioridad del que circule por el carril que se pretende transitar. En el cambio de carril el conductor del vehículo, adoptará todas las medidas necesarias para evitar cualquier peligro. Es prohibido cambiar de carril en y justo antes de una intersección. El conductor que se introduzca en un carril equivocado, estará obligado a seguir la dirección indicada en el carril que transita.

18. El Artículo 141 del reglamento establece como norma general, que en todas las vías públicas, como norma general, se pretenda rebasar o adelantar el vehículo, siempre que el movimiento se efectúe por el lado izquierdo del vehículo que se pretenda rebasar o adelantar. El conductor deberá utilizar las correspondientes señales de tránsito.

C) Código Civil, Decreto ley 106

El Código Civil constituye un instrumento jurídico legal importante dentro del ámbito de la actividad vehicular, si se toma en consideración aspectos como que los vehículos según el Artículo 442 son bienes que pueden ser objeto de apropiación, y estos bienes se clasifican en inmuebles y muebles, dentro de los cuales los vehículos son considerados bienes muebles, por lo establecido en el Artículo 451 del Código Civil que refiere que son: a) Los que pueden trasladarse de un lugar a otro, sin menoscabo de ellos mismos ni del inmueble donde estén colocados; b) Las construcciones en terreno ajeno, hechas para un fin temporal; c) Las fuerzas naturales susceptibles de apropiación; d) Las acciones o cuotas y obligaciones de las sociedades accionadas, aun cuando estén constituidas para adquirir inmuebles, o para la edificación u otro

comercio sobre esta clase de bienes; e) Los derechos de crédito referentes a muebles, dinero o servicios personales, y f) Los derechos de autor o inventor comprendidos en la propiedad literaria, artística e industrial.

En cuanto al ejercicio del derecho de propiedad de los vehículos, también es importante mencionar lo que estipula el Artículo 464 del Código Civil respecto a la propiedad y dice que es el derecho de gozar y disponer de los bienes dentro de los límites y con la observancia de las obligaciones que establecen las leyes. Los vehículos por considerarse bienes muebles identificables, deben ser objeto de registro y el Artículo 1124 establece a la institución del Registro de la Propiedad como una institución pública que tiene por objeto la inscripción, anotación y cancelación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre bienes inmuebles y muebles identificables. Son públicos sus documentos, libros y actuaciones.

En el orden de las responsabilidades civiles, el Artículo 1645 refiere que: Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Así también el Artículo 1646 dice: El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado.

CAPÍTULO III

3. La circulación de vehículos automotores con timón derecho

3.1 Los vehículos automotores

En primer lugar conviene efectuar un breve análisis del concepto que tiene la Federación Internacional del Automóvil que define al vehículo automotor, como "Vehículo terrestre movido por sus propios medios, que se desliza mínimo sobre cuatro ruedas dispuestas en más de una alineación y que están siempre en contacto con el suelo, y de las cuales por lo menos dos son directrices y dos de propulsión".¹⁰ En ese sentido, todos los vehículos utilizan fuentes móviles para circular por las vías, calles y caminos públicos.

La historia del vehículo ha sido relevante en la vida de los seres humanos de las distintas sociedades, aunque en algunos países se fabriquen los vehículos, y en otros no, en ambos casos se benefician de su uso, pues es un medio que hoy en día es importante para la transportación.

Es por ello que se realizan diferentes diseños y tamaños de vehículos, y de allí su clasificación conforme la utilidad que tengan y el diseño que previamente se haya elaborado, por lo que existen dos grandes clasificaciones que son orientadoras a nivel internacional como sucede en el caso de los vehículos de turismo, que son los que generalmente son pequeños, y los vehículos de carga, en donde entran desde pickúps

¹⁰ Biblioteca Universidad de San Carlos, http://WWW.biblioteca.usac.edu.gt/tesis/08/08_3850_C.pdf. Pág. 19. (20-02-2015).

hasta vehículos precisamente para carga, camiones, trailers, etc. En ese sentido se ha hecho una distinción entre unos y otros a nivel internacional y se describe que en cuanto a los “vehículos de turismo, son vehículos cuya carrocería y órganos mecánicos y de seguridad están diseñados y contruidos exclusivamente para el transporte de personas. De acuerdo con el tamaño se puede clasificar como automóviles, en cuyo espacio se alojan cómodamente hasta seis personas, y autobuses, en los cuales se pueden movilizar un número mayor de personas. En cuanto a los vehículos de carga, también conocidos como utilitarios, son vehículos destinados básicamente al transporte de bienes materiales o animales, aunque en algunos casos también se utilizan para el transporte de personas”.¹¹

En general, se puede señalar que los vehículos de cualquier forma han sido útiles para el desarrollo de actividades productivas de los países del mundo, y en el caso de Guatemala, no es la excepción.

3.2 Los vehículos automotores de timón derecho

Como se ha venido estableciendo existen países en donde se construyen los vehículos y éstos adoptan decisiones de que tipo y en que circunstancias los fabricaran, dentro de ellos, se encuentran los vehículos de timón derecho, pues en cuanto a su estructura es bastante diferente a la de los carros o vehículos normales, en cuanto a que el timón se ubica en el lado izquierdo del vehículo. Se toma en consideración también la

¹¹ Banco de la República de Colombia, <http://WWW.banrepcultural.org/node/92119> (11-6-2014).

conformación y estructura de las carreteras y caminos del país determinado. Como se verá más adelante, en este caso, la fabricación de vehículos con timón derecho no ha tenido ningún tipo de restricción e inicialmente constituía una modalidad en los procesos de fabricación de vehículos que tenían que ver con el gusto del cliente, así también, en atención a las vías y calles que generalmente se ocupan en países europeos, en donde es común transitar por el lado derecho, y de allí la utilidad de la fabricación de vehículos con timón derecho.

También ha sido producto de la costumbre y de los valores sociales y culturales de los países especialmente europeos en donde observar en las calles este tipo de vehículos es muy común, cosa distinta de lo que sucede en el caso de países en Latinoamérica y Centroamérica, en donde lo común es observar vehículos con timón izquierdo, y el hecho de que circulen vehículos con timón derecho, en algunas legislaciones inclusive es prohibido, como se verá más adelante, y en otras, aunque no se encuentre regulado, las formas, los espacios y las calles, la costumbre, etc., conllevan tener la posibilidad de una mayor seguridad vial en el caso de los vehículos con timón izquierdo.

Como sucede en el caso de Guatemala, a pesar de que en primera instancia existe una normativa que lo prohíbe, permite que se circule en las ciudades con permisos especiales, de tal manera que a juicio de quien escribe, existe confusión en cuanto a la interpretación de la ley respecto a que si se permite o no, aunque de hecho cada vez más aumenta el número de vehículos con timón derecho que circulan en la ciudad de

Guatemala.

Aparte de lo anterior, resulta evidente de que los requisitos básicos para que se permita la circulación de vehículos automotores, y exceptuando de estos requisitos a las motocicletas, por lo menos deben contar con el siguiente equipo:

- a) Bocina
- b) Retrovisor interior y exterior
- c) Parabrisas y limpiaparabrisas
- d) Cinturones de seguridad en los dos asientos delanteros
- e) Extinguidor de incendios para fuegos clase A, B, y C de al menos un kilogramo de contenido para vehículos livianos y de dos kilogramos de contenido para vehículos pesados. Se exceptúan los vehículos especiales:
- f) Dos triángulos reflectivos como señal de emergencia
- g) Llanta de repuesto del tipo que pueda reemplazar a las principales
- h) Herramientas necesarias para el cambio de llanta
- i) Velocímetro
- j) Luces
- k) Una luz alta y baja a cada lado de la parte frontal
- l) Una luz de posición a cada lado en las partes frontales y posteriores
- m) Una luz de marcha atrás en la parte trasera .Cuatro luces direccionales, una en cada esquina del vehículo

- n) Dos luces de freno en la parte posterior, una a cada lado Dispositivo para poder accionar luces de emergencia
- ñ) Iluminación completa de la placa de circulación trasera.

Pareciera que cumpliendo con los requisitos anteriores, debiera estar permitido el uso del automóvil con timón derecho, sin embargo, las consecuencias de ello son un poco más complejas tal y como se verá en el transcurso de la presente investigación.

Respecto a los impuestos en el caso de estos vehículos y de acuerdo a la Superintendencia de Administración Tributaria, en cuanto a los vehículos con el volante situado al lado derecho de los mismos, existe prohibición de circular en las vías públicas del territorio nacional, sin embargo, en casos especiales, puede autorizarse su circulación, siendo facultad expresamente conferida al Departamento de Tránsito del Ministerio de Gobernación de la República de Guatemala, y basta para esa institución que pague los impuestos correspondientes. En todo caso, tampoco existe prohibición para importar vehículos con el volante situado al lado derecho de los mismos, ya que su limitación es de circular por el territorio nacional, lo cual le compete al Ministerio de Gobernación.

3.3 Circunstancias por las que no se fabrican generalmente vehículos automotores con timón derecho.

Como se ha venido señalando, en el caso de la fabricación poco frecuente en unos

países y común en otros, respecto a los vehículos con timón derecho, por un lado, en el caso de países donde existe prohibición, generalmente no se fabrican o construyen vehículos con timón del lado derecho ni izquierdo, esto sucede casi con exclusividad en países desarrollados en donde se fabrican este tipo de vehículos, entre otras cosas, tienen la característica también de ser lujosos, y por lo tanto no son comerciales, pues es evidente de que los adquieren personas que poseen medios económicos para comprarlos y que no es la generalidad. Otra característica que encierra el hecho de que no se adquieran este tipo de vehículos en países de Latinoamérica o Centroamérica ni se fabriquen como en el caso de México, y otros países en donde se fabrican, es que de acuerdo a las vías, se transita por la derecha y el timón debe ir a la izquierda para poder tener visibilidad cuando se realiza un sobrepaso, y en los países que se conduce por el lado izquierdo el timón debe estar a la derecha, y si se adquiere vehículos distintos a las formas de vías, no resulta conveniente para la seguridad vial.

Ahora bien, abordando el tema de la fabricación de vehículos con timón derecho, como sucede en el caso de Europa y para el análisis histórico, se puede establecer que en Inglaterra por ejemplo, la razón por la cual generalmente los pilotos automovilísticos conducen por ese lado se remonta a la época de los caballeros medievales, los cuales debían transitar por el lado izquierdo para poder atacar con sus armas que generalmente estaban en la mano derecha. Esto no sucede en el caso de países como Guatemala, y representa a consideración de muchos, inclusive, un peligro en el transitar, no solo para quien conduce este tipo de vehículos, sino también para los

peatones y los demás conductores, ya que resulta al contrario la dirección de circulación y provoca peligro y riesgo en la seguridad vial para el que conduce como para los demás, el hecho de rebasar, la búsqueda de parqueos, el ingreso de los ocupantes, la forma en que se encuentran las calles y avenidas del territorio nacional, y en general, las normas y reglamentos que se han elaborado precisamente en función de los vehículos que generalmente tienen el timón del lado izquierdo.

Se trata por lo tanto, de un aspecto de cultura y de costumbre en las sociedades, en donde resulta evidente de que no todas son iguales y que la forma en que se han construido las vías por parte de los Estados también tiene relevancia en cuanto a la normativa que se regulara al respecto, y de allí la conveniencia para las empresas que fabrican vehículos de hacerlo de acuerdo a estas leyes.

3.4 Lo que sucede en países europeos en el tema de los vehículos con timón derecho

Se presenta a continuación algunos fundamentos que se han podido recabar respecto a las razones por las que en países como Europa, especialmente Inglaterra, se transita y circula con vehículos con timón del lado derecho, y que para efectos de interpretación se acude también al ámbito histórico y comparándolo con lo que sucede en el caso de sociedades como la guatemalteca, el hecho de que existan vehículos con timón izquierdo, podría representar un peligro para la libertad y seguridad vial en esas sociedades, y viceversa, en el caso de que podría representar peligro el que existan

vehículos con timón derecho en sociedades como el caso de la guatemalteca.

Estas consideraciones son las siguientes:

1. Desde épocas remotas se tiene conocimiento generalmente las personas circulaban peatonalmente por la izquierda porque era la forma más usual, y en este caso, también tiene que ver las reglas de cortesía que prevalecían en estas épocas y tiene que ver también o ha influido el hecho de que la mayoría o generalmente las personas son diestras. Se ponía el ejemplo en el caso de las personas cuando portaban espadas, la cual iba del lado izquierdo para mayor facilidad al desenfundarla y obviamente si circulaban por la derecha iban a lastimar a alguien o a atorarse lastimando a las personas que circularan en el carril contrario.
2. Se tiene conocimiento que en el tiempo de Napoleón es cuando se establece que los carros, caballos y personas deben circular por el carril derecho de los caminos.
3. En Inglaterra como los vehículos siguieron circulando por el carril izquierdo, el timón se puso al lado derecho por comodidad (para las personas el carril de estacionamiento habitualmente en una calle de un solo sentido es sobre la acera izquierda de una calle, ya que sobre el derecho se circula, para los ingleses es el derecho por el mismo motivo, solo que ellos circulan por la izquierda, descansan en la derecha) y por obvios motivos, la mayoría de países colonizados o influenciados por Inglaterra circulan por la izquierda y sus vehículos tienen el timón a la derecha.
4. De acuerdo a lo anterior, las disposiciones en el circular de los vehículos, ya sea de



una forma u otra, requiere que generalmente ocurre que exista un tráfico de doble dirección en varias carreteras y calles, lo cual tratándose de vehículos con el timón del lado donde no es permitido por razones viales, no facilita la circulación y mucho menos puede reducir el riesgo de colisiones de frente, en tanto que existiendo carriles de una sola vía ya sea de un lado o del otro, permitirá el desplazamiento de una mejor manera.

5. Se tiene conocimiento de las estadísticas en esta materia, en cuanto a que hoy en día, alrededor de 66,1% de la población mundial vive en países en circulación por la derecha y 33,9% en los países en circulación por la izquierda. Alrededor del 72% de la distancia total del trayecto del mundo lleva el tráfico a la derecha, y un 28% a la izquierda. Universalmente, cada país especifica un flujo de tráfico uniforme: circulación por la izquierda en el que el tráfico se mantenga en el lado izquierdo de la carretera, o circulación por la derecha en el que el tráfico sigue a la derecha.

6. De acuerdo a lo anterior, en cuanto a la fabricación de los vehículos, éstos se fabrican normalmente en dirección a la izquierda y las configuraciones de volante a la derecha, en referencia a la colocación del asiento del conductor y los controles dentro del vehículo, existe el Convenio Internacional denominado Convenio de Ginebra sobre la circulación por carretera, que ya se describió arriba en donde se dice que los países que lo han firmado, acuerdan una dirección uniforme del tráfico en cada país. El Artículo 9 establece que todos los vehículos que circulen en la misma dirección deberán mantenerse al mismo lado de la carretera. La dirección de la circulación en cada país deberá ser uniforme en todas las carreteras. Lo anteriormente dispuesto no impide la aplicación de los reglamentos nacionales relativos a la circulación en dirección única...”.

7. Inclusive en los mismos países, existen reguladores de un estado y otro, en donde las leyes son distintas respecto al tránsito principal, como sucede en el caso de China, los Estados Unidos y el Reino Unido.

8. De acuerdo a una investigación que se realizó en el año de mil novecientos sesenta y nueve, por JJ Leeming, se demostró que los países con conducción a la izquierda tienen una tasa de colisión menor que los países de conducción a la derecha, aunque reconoció que la muestra de países con regla de la izquierda que tuvo que trabajar era pequeña, y tenía mucho cuidado de no afirmar que sus resultados demostraron que las diferencias se debieron al estado de la carretera. Se ha sugerido que esto es en parte porque los seres humanos son más comúnmente del ojo derecho dominante que dominante del ojo izquierdo. En la circulación por la izquierda, el ojo predominantemente mejor rendimiento derecha se utiliza para monitorear tráfico en dirección contraria y espejo retrovisor del conductor. En la circulación por la derecha, y el tráfico que se aproxima espejo retrovisor del conductor son manejados por el ojo más débil predominantemente izquierda. Además, se ha argumentado que la conducción del lado izquierdo es más seguro para las personas mayores, dada la probabilidad de que tengan déficit de atención visual en el lado izquierdo y la necesidad en las intersecciones de estar atento a vehículos que se aproximan.

9. También se tiene conocimiento que un buen número de vehículos se construyen con el asiento del conductor del lado del centro. Algunos fabricantes de automóviles decidieron esta situación por el hecho de que el conductor tendría una mejor y mayor

visibilidad de su entorno y ello ofrece seguridad vial también. Por otro lado, existen otros fabricantes de vehículos que han decidido aunque en menos cantidad o frecuencia, colocarlo al lado del vehículo más cercano a la acera de las calles y avenidas, con el propósito de ayudar al conductor a evitar raspar las paredes y en general obstáculos, que es lo que se ha dicho como fundamento para la fabricación de este tipo de vehículos.

10. En caso contrario, también se tiene conocimiento que existen otros fabricantes de vehículos que colocan el asiento del conductor en el lado más cercano al centro de la calle para dar al conductor de la línea más larga posible de la vista en el tráfico, y si colocan el asiento de ese lado, lógicamente de ese mismo lado tendría que ir el timón del conductor.

11. Algunos historiadores, como C. Northcote Parkinson, refiere que se cree que los antiguos viajeros a caballo general montaron en el lado izquierdo de la carretera.

A medida que más personas son diestras, un jinete podría ser capaz de sostener las riendas con la mano izquierda y tener la mano derecha libre para cuando surja alguna eventualidad y defenderse de ser necesario.

12. El autor citado refiere que la historia de la regla de mantener a la izquierda el asiento del conductor y lógicamente el timón, puede ser rastreado de vuelta a la antigua Grecia, Egipto y Roma, y fue más una práctica generalizada que el tráfico del lado derecho, en esos tiempos, aunque ahora se puede decir, que en relación al número de

países y cantidad de vehículos construidos casi, se encuentran a la mitad en comparación de la construcción de vehículos con timón derecho o bien timón izquierdo.

13. De todas maneras, se ha dicho que la costumbre en las sociedades derivado del manejar se ha convertido en ley y fue así como surge la regla de mantener la izquierda que fue, sin duda, bien establecida en las épocas antiguas y en las grandes ciudades.

14. En Francia también surge la curiosidad de que empezó a reglamentarse que la conducción debiera utilizarse vehículos con timón del lado izquierdo, pero posterior a los años de mil novecientos treinta cambió a la izquierda, lo mismo sucedió con Portugal y otros países especialmente europeos.

3.5 En la realidad guatemalteca

La realidad guatemalteca evidencia que en las calles de la ciudad capital de Guatemala, por ejemplo, circulan vehículos con timón derecho y al observar este tipo de vehículos, se puede determinar que los mismos son de marcas europeas. Como se ha venido analizando no cabe duda de que este tipo de vehículos se fabrican en Europa y es allí en donde se fabrican generalmente, sin embargo, confrontándolo con la realidad nacional, resulta evidente de que puede provocar inseguridad vial en el caso de que se permita la circulación de vehículos con timón derecho. “A continuación se realiza un análisis de las diferentes fuentes de información relacionadas a la realidad nacional en el tema objeto de la presente investigación”.¹² Dentro de los aspectos más importantes

¹² Edición Dominical Revista domingo de Prensa Libre, 29 de enero 2012.



de resaltar derivado de la realidad observada, se encuentran los siguientes:

1. Constituye a consideración de las personas entrevistadas, un peligro en la circulación, pues resulta evidente de que las calles y avenidas de la ciudad capital y en general, de todo el territorio nacional no se encuentran habilitadas para el transitar de este tipo de vehículos.
2. No se tiene certeza de que efectivamente se encuentren prohibidos según la ley, porque de hecho se encuentran circulando cada día más este tipo de vehículos, con permisos especiales.
3. Se sabe que en el último año (refiriéndose al dos mil trece) y poco más, el Departamento de Tránsito no ha autorizado a ninguna persona para circular en un vehículo con el timón al lado derecho, incluso nadie ha presentado solicitud alguna. Esta es una ley específica para el tránsito.
4. La duplicidad de funciones en cuanto al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, Ministerio de Gobernación y las municipalidades, que también ofrece dificultades en la interpretación de la ley para los conductores. Se tiene conocimiento que del total de las municipalidades que funcionan en todo el territorio nacional, solamente 43 de ellas, tienen autorizada la función de la Policía Municipal de Tránsito por lo que el control en el tema de los vehículos con timón derecho es muy limitado.
5. A pesar de que no existe una interpretación adecuada de la normativa que regula la prohibición de los vehículos con el timón derecho, se reconoce que los mismos de

hecho circulan, y esto se debe a que no existe coordinación entre las autoridades de tránsito ya señaladas con relación a las funciones que realiza la Superintendencia de Administración Tributaria en cuanto a permitir el ingreso de este tipo de vehículos.

6. A pesar de que las estadísticas demuestran que no es relevante el número de vehículos de timón derecho que hubieren participado en colisiones o accidentes de tránsito, también lo es que la estructura de las calles y avenidas del país y la semaforización, así como la velocidad que es moderada derivado del alto grado de tráfico, generalmente este tipo de vehículos tienen la capacidad de correr, y generalmente quienes los obtienen son gente joven que precisamente le gusta correr y esto puede ocasionar problemas de accidentes si no se controla por parte de las autoridades.

7. El hecho de que se le de un plazo al conductor o propietario del vehículo para que cambie la estructura del vehículo derivado a que ya ingresó al país y pago los impuestos correspondientes, es una posible solución, en cuanto a la ubicación del timón.

8. Aunque la Ley de Tránsito regule como obligatorio la obtención de un seguro, es poco probable que no sea asegurable porque no se trata de un vehículo normalmente aceptado por la sociedad y derivado de lo que establece el Artículo 21 del reglamento respecto a su prohibición. Por otro lado, los riesgos a que se expone la empresa aseguradora respecto a autorizar un seguro, que podría ejecutarse derivado de la inseguridad vial que representa por estar contrario a la estructura y condición de las

calles y avenidas de la ciudad y de los municipios y departamentos de Guatemala.

3.6 Lo que sucede con la circulación de vehículos que tienen timón derecho en otras sociedades y el análisis de legislación comparada.

Tal y como se ha dicho, existen sociedades que permiten este tipo de vehículos, otras no, y se debe a la estructura y condición de las calles y avenidas de sus ciudades, así también, se originó el uso del volante del lado derecho, como se dijo antes, en países como Inglaterra, derivado de su sistema de circulación vehicular por el carril izquierdo, pero también posteriormente, esa costumbre fue cambiando y en países como Estados Unidos que también es uno de los que fabrican vehículos, habían iniciado la creación de vehículos de timón derecho, como lo hacían los ingleses, pero a pesar de que dicho país continua fabricando vehículos de esta manera también lo hacen con timón izquierdo como sucede en otras partes del mundo.

De acuerdo a lo anterior, se tomará en consideración lo que ha sucedido en otras legislaciones con respecto del tema tal y como se establece a continuación:

A) República de El Salvador

En este país se encuentra vigente el Decreto 477 que regula la Ley de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y el Artículo 13 se refiere a los vehículos y dice que todos los vehículos deberán tener el timón al lado izquierdo de fábrica, y cumplir con las

normas mínimas para circular por la red vial del país, las cuales serán especificadas en el reglamento respectivo. Se exceptúan de esta medida, los vehículos antiguos de colección cuyo timón es original al lado derecho, los cuales serán regulados en el reglamento respectivo y deberán atenerse a las normas mínimas de seguridad que el reglamento establezca.

Como se puede apreciar, esta legislación es bastante clara y prohíbe el uso de vehículos con timón derecho, y la única excepción es el caso de los vehículos de colección o antiguos, y para ello existe una regulación específica. Comparándola con lo que sucede en el caso de la legislación de Guatemala, el reglamento de tránsito regula la prohibición, pero además, si bien tienen ingreso al país y pagan los impuestos correspondientes, tienen la posibilidad de adquirir un permiso especial, y ello, hace suponer que pueden circular o mejor dicho, les es permitido circular, lo que no sucede en el caso de este país.

B) República de Nicaragua

En este país se encuentra vigente el Decreto 431 de la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua que se denomina Ley para el Régimen de Circulación vehicular e infracciones de tránsito. Dentro de los aspectos más importantes de resaltar de esta ley, se encuentran los siguientes:

1°. Artículo 1. Objeto de la ley.

La presente ley tiene por objeto establecer los requisitos y procedimientos para normar el régimen de circulación vehicular en el territorio nacional, con relación a las autoridades de tránsito, los vehículos de transporte en general, el Registro Público de la Propiedad Vehicular, la Educación y Seguridad Vial, la protección del medio ambiente, los seguros obligatorios, así como el otorgamiento y renovación del derecho de matrícula vehicular. También establece otras disposiciones de carácter normativo, dirigidas a fortalecer la protección y seguridad ciudadana, tales como el valor de las infracciones de tránsito, la regulación del tránsito peatonal, vehicular y los semovientes.

2°. En el Artículo 82 de este cuerpo normativo se establece que todos los vehículos, deberán circular por la banda derecha y al centro del carril por el que se desplaza, debiendo de mantener la distancia mínima suficiente, que le permita realizar las maniobras de circulación con la seguridad necesaria.

3°. Se establece en su normativa la obligatoriedad del seguro sin excepción tanto un seguro de responsabilidad civil como seguro de accidentes personales de transporte de pasajeros y la forma en que se deben contratar los seguros y que deben incluir, como el caso de muerte o lesiones causadas a una persona, a dos o más personas, así como los daños materiales causados a terceras personas, todo como consecuencia de los accidentes de tránsito en que se vean involucrados directa o indirectamente todos los vehículos automotores.

De acuerdo a la anterior normativa, resulta evidente que como sucede en el caso de Guatemala, no existe claridad respecto a la circulación de los vehículos con timón

derecho, si se toma en consideración lo que se indica únicamente en cuanto a que deberán circular los vehículos por la banda ancha y al centro del carril por el que se desplazan. Al considerar lo que pudiera suceder en el caso de los vehículos que poseen timón derecho pareciera que debiera estar prohibido, sin embargo, deja en ambigüedad a los conductores, pues no existe una prohibición expresa al respecto, y en este caso, la situación es similar a lo que sucede en el caso de Guatemala.

C) República de Honduras

En este país se encuentra vigente el Decreto 205-2005 que dentro de los aspectos más importantes de resaltar, se establecen los siguientes:

1°. El Artículo 1, refiere el objeto de la ley y dice que es de orden público, y pretende la defensa de la vida, la integridad física de las personas, la protección de los bienes y el fomento del bienestar social, mediante la regulación legal del uso y circulación de los vehículos automotores terrestres y el obligatorio registro policial de los mismos.

2°. También refiere que en este caso, quedan sujetos a sus disposiciones todas las personas que conduzcan cualesquiera tipo de vehículos y sus pasajeros, cuando circulen en carreteras, calles y demás vías públicas o privadas, rurales o urbanas, comprendidas en todo el territorio nacional, y también los peatones; y, en su caso, los propietarios de dichos vehículos, dueños de semovientes o terceros que también hagan uso de dichas vías públicas o privadas.

3°. Las normas comprenden en lo que se refiere aplicable, los estacionamientos de vehículos, públicos o privados, los edificios construidos para estacionamientos de vehículos, los planteles y terminales para el transporte de personas y de carga, las estaciones de servicio de combustibles y lubricantes, las pistas deportivas, autódromos y demás sitios análogos donde se presten servicios o puedan circular los vehículos.

4°. La entidad que funciona para regular esta materia es el denominado Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), quien tiene a su cargo la función de asesora en la preparación de los planes, proyectos y programas tendentes a reducir los accidentes de tránsito.

5°. Respecto a la forma en que deben circular los vehículos refiere que debe ser por el lado derecho. El Artículo 64 dice: Los conductores de vehículos en general deberán circular en las vías públicas por el lado derecho de la calzada, salvo en los bulevares que estén comprendidos en el área urbana, o en carreteras interurbanas; y en los demás casos previstos por la presente Ley y su Reglamento.

6°. Se encuentra vigente también la Ley 117 que regula el tránsito terrestre, y dentro de algunas normas de interés, se encuentran las siguientes: Artículo 1. Ninguna persona podrá manejar vehículos automotores en las vías públicas, sin haber obtenido previamente la licencia correspondiente. Artículo 3. Todos los conductores rendirán fianza por la cantidad de 500 lempiras para responder por los daños que pudiera ocasionar a la propiedad y a las personas y por las multas que le fueran impuestas. Quedan exceptuados de esta obligación los agentes diplomáticos impersonal de legaciones Extranjeros acreditados en el país, siempre que no sean ciudadanos

hondureños o extranjeros domiciliados a la época de su nombramiento; y los exceptuados por tratados y convenciones vigentes.

7°. En relación a la fianza refiere que podrá ser personal o pignoraticia y se otorgará conforme las disposiciones reglamentarias que al efecto se emitan.

8°. Como algo importante el Artículo 34 dice: El cambio de las características de todo vehículo, que modifique su estructura principal, el modelo, color, tipo, usos o aplicaciones diferentes, cambio de motor u otros componentes importantes, deberá ser solicitado y posteriormente inscrito en el Instituto de la Propiedad (IP) previa verificación en el Sistema de Control y Seguridad de que no existen antecedentes o denuncias delictivas que recaigan en el vehículo y/o su propietario.

Como se observa, existe en esta normativa también ambigüedad en cuanto a la ley que regula esta materia, y fundamentalmente en lo que respecta a la circulación permitida o no de vehículos que tienen el timón del lado derecho. Se refiere a la dirección por la que deben circular los vehículos, y por lógica se debe suponer que solo se refiere a vehículos que tienen el timón del lado izquierdo, lo cual podría hacer suponer que no están permitidos los vehículos de timón derecho.

D) República de Costa Rica

En este país se encuentra vigente la ley de tránsito por vías públicas, contenida en el número 9078 del 26 de octubre del dos mil doce, lo que quiere decir, es que es de reciente creación. Dentro de los aspectos más importantes de resaltar se encuentran:

1. **Ámbito de aplicación:** Esta ley regula la circulación, por las vías públicas terrestres, de los vehículos y de las personas que intervengan en el sistema de tránsito. Asimismo, regula la circulación de los vehículos en las gasolineras, en estacionamientos públicos, privados de uso público o comerciales regulados por el Estado, las playas y en las vías privadas, de conformidad con el Artículo 207 de la presente ley. Se excluyen los parqueos privados de las casas de habitación y de los edificios, públicos o privados, que sean destinados únicamente a los usuarios internos de dichas edificaciones, donde privará la regulación interna de tales establecimientos. Igualmente, regula todo lo relativo a la seguridad vial, a su financiamiento, al pago de impuestos, multas, derechos de tránsito y lo referente al régimen de la propiedad de los vehículos automotores, tutelado por el Registro Nacional, a excepción del régimen de tránsito ferroviario y el tránsito de semovientes en la vía pública. En estos últimos dos casos, el interesado deberá hacer valer sus derechos en el proceso civil correspondiente.

2. En el Artículo 6 se establece el Registro Nacional que es el órgano estatal encargado de inscribir los derechos de los propietarios de los vehículos automotores, remolques y semirremolques pesados, así como los de terceros que eventualmente resulten con derechos sobre esos bienes. La información que conste en la base de datos de dicho registro se considerará como la oficial del Estado.

3. El Artículo 32 se refiere a los requisitos para que un vehículo pueda circular y dice: Requisitos generales para los vehículos automotores para poder circular, los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos generales que les sean aplicables según su naturaleza constructiva: a) Tener un parabrisas delantero y un

parabrisas trasero, siempre que la naturaleza constructiva del vehículo lo permita. Se permitirá el uso de visera, siempre que no abarque el área de cobertura de la escobilla o las escobillas. b) Estar provistos de una bocina que cumpla los límites sonoros establecidos reglamentariamente. c) Tener un indicador de velocidad en kilómetros por hora, sin perjuicio de utilizar simultáneamente alguna otra unidad de medida. El indicador deberá estar instalado a la vista del conductor. d) Tener un volante de conducción o dirección ubicado al lado izquierdo o al centro, de acuerdo con su naturaleza constructiva. No se admitirán conversiones de ubicación del volante. e) Contar con cinturones de seguridad de al menos tres puntos en todos los asientos laterales, salvo que su naturaleza constructiva no lo permita. En tal caso, deberán utilizar, como mínimo, cinturones del tipo sub abdominal. En los restantes asientos, deberán poseer cinturones sub abdominales. Se exceptúan de esta obligación los autobuses y las busetas de ruta regular para el servicio de transporte remunerado de personas y los vehículos tipo UTV, bicimoto y motocicleta, salvo que, en este último caso, se les adapte un dispositivo tipo sidecar, donde el pasajero deberá contar con el cinturón correspondiente. f) Contar con espejos retrovisores o cualesquiera otros dispositivos que le permitan al conductor observar el vehículo y la vía. El número de espejos, su ubicación y las demás especificaciones técnicas se establecerán vía reglamento, según las categorías de los vehículos y respetando su naturaleza constructiva. g) Estar provistos de los dispositivos proyectores de luz alta y baja, de freno, de reversa, de posición, direccionales, intermitentes de emergencia y de identificación de placa en perfecto estado en sus funciones. Sus colores, ubicaciones,

número, proyección de luz, usos, condiciones de reglaje, intensidad lumínica y demás especificaciones técnicas se establecerán vía reglamento, según sus categorías y respetando la naturaleza constructiva del vehículo. h) A los vehículos de carga pesada, de equipo especial, de seguridad o de emergencia, públicos y privados, mediante permiso otorgado por el órgano competente del MOPT, se les podrán colocar luces especiales, de conformidad con lo que se establezca vía reglamento. i) Estar provistos de un dispositivo de parachoques delantero y otro trasero, acordes con la naturaleza constructiva y las especificaciones técnicas del vehículo, respetando las normativas internacionales que se dicten en la materia. Se exceptúan de este requisito los vehículos de carga que utilicen el dispositivo anti incrustamiento como mecanismo sustitutivo en su parte trasera, de acuerdo con las especificaciones reglamentarias. j) Tener un silenciador para el escape que cumpla los parámetros y los niveles de ruido establecidos en el reglamento. k) Estar equipado con frenos capaces de moderar y detener el movimiento del vehículo de un modo seguro, rápido y eficaz; así como con un freno de estacionamiento o de seguridad. Los vehículos de motor, que utilicen un sistema de aire comprimido para el funcionamiento de sus propios frenos o de los frenos de cualquier vehículo remolque o semirremolque adherido a él, deberán estar provistos de una señal de advertencia visible y sonora, ubicada en el panel de instrumentos del habitáculo del conductor del vehículo. l) Contar con un sistema de control de emisiones contaminantes en perfecto funcionamiento, de conformidad con el Artículo 38 de esta ley. m) Tener limpiadores o escobillas en el parabrisas delantero; la visibilidad deberá ser libre en el ciento por ciento (100%), respecto del área de

cobertura de aquellos dispositivos.

4. Se realizaron reformas a los requisitos de los vehículos automotores, y refiere estas, aunque no se encuentran vigentes actualmente, específicamente a que debe tener el vehículo el volante de conducción o dirección ubicado al lado izquierdo o al centro de acuerdo con su naturaleza constructiva. No se admitirán conversiones de ubicación de volante.

5. También existe la ponencia de establecer en la ley que los propietarios de vehículos con volante a la derecha que se encuentren inscritos a la fecha de publicación de la ley, deberán realizar la conversión del volante para que el mismo sea ubicado al lado izquierdo del vehículo, en concordancia con lo establecido en la ley. Lo anterior dentro de un plazo máximo e improrrogable de 6 meses contados a partir de la publicación de esta ley. La modificación deberá ser certificada por un ingeniero mecánico incorporado al colegio profesional respectivo y la verificación de esta conversión deberá realizarse en los CIVE, los cuales comunicarán al Registro Nacional para que mediante una anotación al margen del asiento registral del vehículo, se informe al consumidor sobre el cambio de características del vehículo.”

De igual manera como sucede en el caso de la legislación arriba analizada, en esta se observa que no se establece una prohibición o bien una autorización para la circulación de vehículos con timón derecho. Sin embargo, como se describió también existe propuestas de reformas a dicha ley en cuanto a que la tendencia es prohibir la circulación de este tipo de vehículos.

E) República de Panamá

Se establece la Ley 34 del año 1999 que crea la autoridad de tránsito y transporte terrestre, y sus aspectos principales son:

1. El Artículo 1 se refiere al organismo rector de la política de tránsito y establece: “Se crea el organismo denominado autoridad del tránsito y transporte terrestre, en adelante denominado la autoridad, como una entidad descentralizada del estado, con personería jurídica, autonomía en su régimen interno y en el manejo de su patrimonio e independencia en el ejercicio de sus funciones, sujeta la política general del órgano ejecutivo por conducto del Ministerio de Gobierno y Justicia.
2. Como algo importante se regula en esta ley en el Artículo 3 que la autoridad creará un cuerpo de inspectores que velarán porque los transportistas, conductores y usuarios del transporte terrestre público, cumplan lo dispuesto en las leyes y reglamentos en materia de transporte terrestre público.
3. En cuanto al reglamento, que se encuentra contenido en un decreto ejecutivo número 640 del dos mil seis, se establece: “Se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular”
Artículo 1. “Los preceptos del presente reglamento regulan la administración y operación de las vías y accesos públicos en todo el territorio de la república de Panamá y son de aplicación a todos los vehículos, propietarios, conductores, peatones y personas que conduzcan animales”.
4. Artículo 2. “Las autoridades responsables del cumplimiento del presente reglamento,

en su orden son: la autoridad del tránsito y transporte terrestre, los jueces de tránsito y la policía nacional a través de los inspectores autorizados para este fin y las autoridades administrativas en los casos específicos que desarrolle el presente reglamento”.

5. Artículo 4. “Los vehículos a motor y unidades de arrastre pueden transitar libremente en las vías de circulación sin más restricciones que las establecidas por la ley, previa inscripción en la Sección Nacional del Registro Único de Vehículos Motorizados de la autoridad del tránsito y transporte terrestre para la obtención del registro único de propiedad vehicular y la placa única de circulación”. Artículo 14. “La Sección Nacional del Registro Único de Vehículos Motorizados de la autoridad del tránsito y transporte terrestre inscribirá la propiedad de todos los vehículos a motor y unidades de arrastre que circulan por caminos, calles o vías particulares destinadas al uso público en todo el territorio nacional.

La inscripción incluye la descripción de sus propietarios y la asignación de una numeración que es única, permanente e invariable que será su número de identificación y distinción que deberá ser impreso tanto en el registro único de propiedad vehicular como en la placa única de circulación”.

6. En cuanto a la responsabilidad civil por accidentes de tránsito, el Artículo 234 refiere: “Sin perjuicio de la responsabilidad que por hechos propios o de terceros consagre el código civil, están obligados a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados por un accidente de tránsito las siguientes personas: a) El conductor o conductores a quienes se les declare responsables del accidente. b) El o los propietarios de los vehículos

cuyos conductores sean declarados responsables del accidente. c) La compañía aseguradora del vehículo cuyo conductor haya sido declarado responsable del accidente. d) En los casos de venta con reserva de dominio, el conductor del vehículo responsable del accidente, el vendedor y el comprador. e) La compañía vendedora del vehículo, cuando el accidente se deba a daños mecánicos de fábrica”.

7. Artículo 235. “El propietario no será responsable en ningún caso de los daños causados por el vehículo del cual es dueño, cuando haya sido privado de su posesión como consecuencia de hurto, robo, apropiación indebida, requisición forzosa del mismo o cuando se encuentre depositado en talleres para reparación o custodia. En este último caso, el propietario del taller será responsable. En todas las situaciones previstas en el párrafo anterior, será imprescindible la presentación de las pruebas que demuestren las afirmaciones del propietario, las cuales serán valoradas por el juez de tránsito al momento de la audiencia”.

8. Artículo 236. “Los propietarios de vehículos están obligados a mantener vigente un seguro de responsabilidad civil que comprenda como mínimo: a) Responsabilidad por daño a la propiedad ajena por el monto mínimo de B/.5,000.00. b) Responsabilidad de lesiones corporales de B/.5,000.00 por persona y B/.10,000.00 por accidente.

Parágrafo: Los propietarios de los vehículos matriculados en otros países están obligados a cumplir con las disposiciones de este Artículo para poder circular en la República de Panamá. Para tal efecto, las autoridades fronterizas exigirán la presentación del seguro vigente para permitir el ingreso al territorio nacional”.

9. Sobre la responsabilidad de los conductores, el Artículo 122 refiere “que todo

conductor es responsable del vehículo que conduce y está en la obligación de velar por la seguridad de sus pasajeros y de la carga que transporta”.

De conformidad con lo expuesto, se pudo observar que en esta normativa no existe una prohibición expresa respecto a la circulación de los vehículos que tienen timón derecho, sin embargo, como sucede en otras que se analizaron arriba, es evidente de que si se regula la forma y orientación de dirección en que deben conducirse los pilotos o conductores, así también en relación a la estructura de calles y avenidas, así como carreteras en este país, que a pesar de que no esta prohibido, es poco común que circulen vehículos de esta clase, aunado a otros factores como el precio, modelo, la velocidad, etc.

F) España

En este país se encuentra la normativa que se refiere al Reglamento General de Conductores, y dentro de lo más importantes se señala:

1. Artículo 1. Ámbito de aplicación. “Los preceptos de la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los del presente reglamento y los de las demás disposiciones que los desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común, y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”.

2. Artículo 3. Conductores. “Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario”.

3. “Las conductas referidas a la conducción negligente tendrán la consideración de infracciones graves y las referidas a la conducción temeraria tendrán la consideración de infracciones muy graves, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 65.4 a) y 5 c), respectivamente”.

4. Artículo 18. Otras obligaciones del conductor. 1. “El conductor de un vehículo está obligado a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía. A estos efectos deberá cuidar especialmente de mantener la posición adecuada y que la mantengan el resto de los pasajeros, y la adecuada colocación de los objetos o animales transportados para que no haya interferencia entre el conductor y cualquiera de ellos (Artículo 11, número 2, del Texto Articulado). Se considera incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción, el uso por el conductor con el vehículo en movimiento de dispositivos tales como pantallas con acceso a internet, monitores de televisión y reproductores de vídeo o DVD. Se exceptúan, a estos efectos, el uso de monitores que, estando a la vista del conductor, su utilización sea necesaria para la visión de acceso o bajada de peatones o para la visión en vehículos con cámara de maniobras traseras, así como el dispositivo GPS. 2. Queda prohibido conducir

utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la correspondiente enseñanza y la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención del permiso de conducción de motocicletas de dos ruedas cuando así lo exija el Reglamento General de Conductores”.

5. “Se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares (Artículo 11, número 3, segundo párrafo, del Texto Articulado)”.

De acuerdo a esta legislación resulta evidente que en cada comunidad de España se regulan disposiciones especiales, si embargo, rige para la generalidad, una flexibilidad en cuanto al tipo de vehículo, especialmente por cuanto no hace ninguna distinción en que tengan el timón del lado derecho o bien del lado izquierdo, porque les es indiferente, de lo cual se puede extraer del Reglamento General de Vehículos que en el Artículo 11 regula los requisitos que deben reunir las condiciones técnicas de los vehículos y dice: Generalidades. “Condiciones técnicas. Las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación, con las limitaciones, excepciones y especificaciones que se establecen en la reglamentación, son las que se indican en los puntos siguientes: 1. Deben estar contruidos y mantenidos de forma que el campo de visión del conductor hacia delante, hacia la derecha y hacia la izquierda le permita una

visibilidad diáfana sobre toda la vía por la que circule. 2. Deben estar provistos de uno o varios retrovisores, según la categoría del vehículo. El número, las dimensiones y la disposición de los espejos retrovisores deberán reunir requisitos que se establecen en la reglamentación respectiva y permitir al conductor ver la circulación por detrás del vehículo. 3. Los elementos transparentes del habitáculo que afecten al campo de visión del conductor no deben deformar de modo apreciable los objetos vistos a su través, ni producir confusión entre los colores utilizados en la señalización vial. 4. Si el vehículo está provisto de un parabrisas de dimensiones y forma tales que el conductor, desde su puesto de conducción, no pueda ver normalmente la vía hacia delante más que a través de los elementos transparentes de dicho parabrisas, deberá estar provisto de dispositivos limpiaparabrisas y lava parabrisas. Dispondrán, además, de dispositivos antihielo y antivaho si así lo exige la reglamentación. 5. Deben estar provistos de un mecanismo adecuado que permita al conductor mantener la dirección del vehículo y modificarla con facilidad, rapidez y seguridad. 6. Todo vehículo de motor, con excepción de las motocicletas, de los motocultores conducidos a pie y de los vehículos de tres ruedas simétricas con respecto al plano longitudinal medio del vehículo, deberá estar provisto de un dispositivo que, manejado desde el puesto de conducción y accionado por el motor, permita la marcha atrás del vehículo. 7. Todo vehículo de motor, excepto los motocultores conducidos a pie, estará provisto de un aparato productor de señales acústicas que emita un sonido continuo, uniforme y de suficiente intensidad. Sólo en los vehículos que tengan el carácter de prioritarios se instalarán aparatos emisores de señales acústicas especiales, siempre que estén debidamente autorizados por el

órgano competente en materia de industria. 8. Los órganos de mando y maniobra, indicadores y testigos deben estar contruidos y montados de tal manera que puedan ser fácilmente identificados, consultados y accionados de forma instantánea por el conductor durante la marcha teniendo su cuerpo en posición normal y sin desatender la conducción. 9. Los órganos mecánicos y su equipo complementario deben estar contruidos y protegidos de manera que durante su funcionamiento y utilización no constituyan peligro para los usuarios de la vía pública, aun cuando el vehículo esté detenido. 10. Los órganos motores y, en particular, los depósitos, tubos y piezas que hayan de contener materias inflamables, deben estar contruidos, instalados y protegidos de manera que no constituyan causa de peligro y se reduzca al máximo el riesgo de incendio o de explosión. La boca o tapón del depósito de combustible debe situarse exteriormente a los recintos destinados para los viajeros, al conductor y al compartimiento motor. 11. Todo vehículo de motor capaz de alcanzar en llano una velocidad superior a los 40 kilómetros por hora deberá estar provisto de un indicador de velocidad en kilómetros por hora. 12. Todo vehículo de motor llevará instalado tacógrafo y limitador de velocidad, si así lo dispone la reglamentación. 13. Los automóviles deberán llevar instalados cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, si así lo dispone la reglamentación que se recoge en el anexo I, todo ello según su categoría y de acuerdo con lo dispuesto en la citada reglamentación. Los dispositivos de protección o retención para niños se ajustarán a lo dispuesto en la reglamentación respectiva. 14. Si el vehículo dispone de apoya cabezas, éstos deben cumplir las prescripciones establecidas en la reglamentación respectiva. 15. Los



automóviles, si así lo dispone la reglamentación, deberán estar provistos de un dispositivo contra su utilización no autorizada que permita poner fuera de servicio o bloquear un órgano esencial del vehículo a partir del momento en que éste quede estacionado, debiendo cumplir las prescripciones establecidas en la reglamentación que se recoge en el anexo anteriormente indicado. Además de lo anterior, podrán ir provistos de un sistema de alarma, independiente o no de dicho dispositivo. 16. Los vehículos, incluidos los remolques y semi remolques, deberán estar contruidos de manera que ofrezcan en su parte posterior una protección eficaz a empotramiento de vehículos que pudieran chocar por su parte trasera; bien sea mediante un dispositivo anti empotramiento o por la propia forma y características de la parte trasera del vehículo, y todo ello cumpliendo con las prescripciones establecidas en el anexo IV y con la reglamentación respectiva. 17. Los vehículos, incluidos los remolques y semi remolques, destinados al transporte de mercancías, deberán disponer de un dispositivo de protección lateral, si así lo exige la reglamentación que se recoge en el anexo I. 18. Los vehículos destinados al transporte de mercancías deberán disponer de un dispositivo anti encastramiento delantero, si así lo exige la reglamentación respectiva. 19. Los vehículos de motor deberán cumplir lo establecido en las correspondientes disposiciones sobre emisión de humos, gases contaminantes, ruidos y compatibilidad electromagnética, de acuerdo con lo dispuesto en la reglamentación respectiva. 20. La potencia fiscal de los motores de los vehículos se calculará según lo dispuesto en el reglamento respectivo”.

G) Japón

En este país se encuentra una ley de tránsito y lo más importante que se puede extraer de la misma es lo siguiente:

1. En Japón los vehículos circulan por el lado izquierdo del camino, mientras que el volante y el asiento del conductor se encuentran del lado derecho.
2. Es uno de los países en donde se puede determinar que las dificultades las atraviesan los conductores que tienen vehículos con timón izquierdo, y se fabrican comúnmente vehículos con timón del lado derecho, por cuanto se toma en consideración la estructura de las calles, carreteras, y las señales y leyes de tránsito que aparte de que siguen las reglas internacionales, resulta mucho más cómodo a sus conductores. Los semáforos se encuentran colocados de forma horizontal, y tienen flechas indicadoras entre las luces principales.
3. Se ha discutido mucho y ha habido normas reguladas en forma aparte, respecto a la velocidad, por cuanto, generalmente la fabricación de vehículos con timón derecho, tienen esa característica.
4. La legislación refiere que los peatones tienen siempre prioridad de paso frente a los automóviles y otros vehículos. En cuanto a los límites de velocidad, son similares a las que tiene Guatemala. Dentro de los requisitos para conducir la edad mínima es de dieciocho años.

También tienen que tener un seguro obligatorio como sucede en el caso de Guatemala.

Se encuentra regulado también de que todos los menores de seis años, deben viajar en asientos de seguridad especiales.

H) Perú

En este país se encuentra vigente el Reglamento Nacional de Tránsito, y sus normas más importantes son las siguientes:

1. Artículo 246º.- "Todo vehículo automotor para transitar por la vía pública, debe tener y mantener como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento: 1) Sistema de dirección con volante ubicado al lado izquierdo, que permita al conductor controlar con facilidad y seguridad la trayectoria del vehículo en cualquier circunstancia; 2) Sistema de suspensión que proporcione al vehículo una adecuada amortiguación de los efectos que producen las irregularidades de la calzada y contribuya a su adherencia y estabilidad; 3) Tres sistemas de frenos, 1) servicio, 2) estacionamiento 3) auxiliar, para ómnibus y camiones. El freno de servicio de dos circuitos independientes, uno para el eje delantero y otro para el eje posterior o motriz, que permitan controlar el movimiento del vehículo y detenerlo y también mantenerlo inmóvil. 4) Sistemas de iluminación y elementos de señalización que permitan buena visibilidad y seguridad en la circulación y estacionamiento. 5) Elementos de seguridad, extintor, triángulos o dispositivos reflectantes rojos. 6) Espejos retrovisores exteriores e interno que permitan al conductor una amplia y permanente visión hacia atrás. 7) Un sistema que permita mantener limpio y desempañado el parabrisas para asegurar buena visibilidad en cualquier circunstancia; 8) Parachoques delantero y posterior, cuyo

diseño, construcción y montaje sean tales que disminuyan los efectos de impactos; Parabrisas fabricados con vidrio de seguridad, cuya transparencia sea inalterable a través del tiempo, que no deforme sensiblemente los objetos que son vistos a través de él y que en caso de rotura no genere astillas o elementos peligrosos que puedan causar lesiones a sus ocupantes; 10) Una bocina o claxon cuyo sonido, sin ser estridente, pueda ser escuchado en condiciones normales.

11) Un dispositivo silenciador que reduzca los ruidos producidos por el funcionamiento del motor a los límites por debajo de los máximos permisibles.

12) Neumáticos cuya banda de rodadura presente un mínimo de desgaste de acuerdo a lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos, que ofrezcan seguridad y adherencia aún en el caso de pavimentos húmedos o mojados. 13) Guardafangos que reduzcan al mínimo posible la dispersión de líquidos, barro, piedras y otros. 14) Los remolques y semirremolques deberán poseer el equipamiento indicado en los puntos 2), 4), 12) y 13), además de un sistema de frenos y un parachoques posterior, según el diseño original o de acuerdo a las normas técnicas nacionales. 15) Protección contra encandilamiento solar. 16) Neumático de repuesto, gato - de acuerdo al peso del vehículo - y llave de ruedas y herramientas manuales. 17) Tacógrafo para ómnibus y camiones que transporten mercancías peligrosas”.

2. Artículo 254º.- “Está prohibido conducir un vehículo cuyas características y condiciones técnicas hayan sido modificadas, alteradas o agregadas, atentando contra la seguridad de los usuarios de la vía”.

CAPÍTULO IV

4. Análisis jurídico y social del Artículo 21 del Reglamento de la Ley de Tránsito, en relación a la ley ordinaria con respecto a la circulación de vehículos automotores con timón derecho y las consecuencias para la sociedad guatemalteca.

4.1 Aspectos Generales

El hecho de contar con un vehículo que sirve para transportarse es una idea de determinadas personas, que efectivamente lo utilizan para ello, sin embargo, existe otro grupo de la población que posee vehículo, con el fin de lucirlo, de ponerlo a prueba en cuanto a la velocidad, y esto generalmente sucede en el caso de los jóvenes, lo cual es una situación que no esta fuera de la realidad y que sucede en cualquier país del mundo, como en el caso de Guatemala.

La ciudad de Guatemala, por ejemplo, se ha ido construyendo paso a paso, a través del tiempo, con ello, se han realizado modificaciones a las calles, avenidas, e incluso carreteras, sin embargo, a través de ese tiempo no puede decirse que se han cambiado aspectos estructurales y de semaforización que pudieran suponer introducir vehículos con otras características a las comunes en relación a ello, y de esa misma manera, se han creado las leyes de tránsito. La dirección en cuanto a la forma de conducir no ha variado y a pesar de ello, no ha habido ningún impedimento en que transiten todo tipo

de vehículos sin mayores restricciones. También es de considerar que las sociedades evolucionan también y en ese sentido, las leyes deben ir ajustándose a esas realidades, porque la utilidad de una ley es armonizar las relaciones de los ciudadanos en función de que no exista anarquía y arbitrariedades en cuanto a unos particulares en relación a otros y que sea el estado precisamente el órgano rector de dichas disposiciones como ha sucedido siempre.

4.2 Análisis de la Ley de Tránsito y del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito

El Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, refiere: “Vehículos con el timón del lado derecho. No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo casos especiales que sean autorizados por el Departamento”. Para el análisis de esta normativa, se toma en consideración los siguientes aspectos:

1. Toda norma reglamentaria debe emanar de una norma ordinaria, lo cual no sucede en el presente caso, pues no existe una normativa que regule esta materia en la Ley de Tránsito.
2. Se debe considerar el primer párrafo de la norma analizada, en cuanto a que evidentemente como se le da lectura a dicha norma, existe prohibición de que circulen vehículos con el timón del lado derecho. Pero en el segundo párrafo de la norma relacionada, establece excepciones a esta regla general de la no circulación de

vehículos con timón del lado derecho, porque establece que solo en casos especiales, y que debe ser autorizado por el Departamento de Tránsito.

3. Lo anterior permite a los particulares, suponer que esta permitido en Guatemala la circulación de vehículos de este tipo, y que adicionalmente por ser especiales, deben obtener de la autoridad, un permiso especial; es por ello que en la actualidad se observa en las calles, avenidas y carreteras del país, la circulación de este tipo de vehículos sin mayores restricciones.

4. También la normativa anterior, no solo ofrece dificultad en su interpretación especialmente para los conductores, sino también da la idea de que este tipo de vehículos son especiales, y por lo tanto, tienen el precio mucho más elevado en el mercado, en relación a la venta de otro tipo de vehículos que no tienen el timón del lado derecho.

5. Pareciera que con esta disposición, el legislador no consideró los aspectos de seguridad vial que pudieran haber representado el hecho de autorizar este tipo de vehículos para que circulen en las carreteras y ciudades en donde las calles y avenidas tienen una estructura y formación específica para el caso de los vehículos, utilizando permisos especiales, y de esa manera pueden mantenerse las personas con relación a la circulación.

6. Se ha dicho que los vehículos con timón derecho, tienen su grado de dificultad y peligrosidad en el manejo, pues su origen es europeo y representa peligro para los conductores y los no conductores, especialmente por la velocidad que los mismos

tienen.

7. La peligrosidad en este tipo de vehículos se mide derivado de la conducción y del hecho de que es frecuente rebasar y el que se tenga el timón del lado derecho, no solo ofrece confusión en quien lo conduce sino también en quien va a la par. Se dice que existe una mejor y mayor visibilidad en el caso de los vehículos que tienen el timón del lado izquierdo. El tema del seguro resulta importante, por cuanto este tipo de vehículos son poco asegurables derivado precisamente de lo que establece el Artículo 21 del reglamento, en donde en primera instancia no está permitida su circulación, y en segunda instancia, deben de obtener un permiso especial para que puedan circular, lo cual ya no es confiable para las empresas aseguradoras.

8. De igual manera, resulta importante señalar que la confusión también se incrementa en cuanto a que la Superintendencia de Administración Tributaria permite el ingreso de este tipo de vehículos, los cuales pagan el impuesto de ingreso correspondiente y todo lo relativo a lo que pagan cualquier vehículo, y ello, quizás, provocó que se extendieran permisos especiales a dichos vehículos cuando ingresan, porque ya han cumplido con los requisitos y no tiene caso, de que siendo así, no se les permita circular a sus conductores.

4.3 Necesidad de que se reforme la Ley Ordinaria y Reglamento de Tránsito en materia de circulación de vehículos automotores con timón derecho.

Se ha expuesto luego del análisis de la ley ordinaria qué aspectos relacionados con los

vehículos que tienen timón derecho no se encuentran consignados en dicha ley, debiendo partir de allí y regular esos aspectos a través de un reglamento como debe ser, en base a la jerarquía de las normas jurídicas y como se encuentran estructuradas dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco.

Sin embargo, se regulan aspectos relacionados con los vehículos en el título V de la Ley de Tránsito, y que en el Artículo 18 refiere: “Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes: a) Contar con tarjeta y placa de circulación vigentes; o permiso vigente extendido por autoridad competente. b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos; c) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia; y d) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad. Todo vehículo esta sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito”.

En base a lo anterior, resulta oportuno e importante que se establezca una reforma por adición del Artículo 18, en donde se establezca claramente respecto a las

especificaciones de los vehículos, en el inciso e), todo lo relacionado con la circulación de los vehículos con timón derecho, en cuanto a que los mismos están prohibidos, estableciéndose las razones por las cuales deben estar prohibidos, ya que la estructura de las calles y carreteras, así como de la forma en que se encuentran reguladas las leyes de tránsito, la semaforización, etc., no resulta aconsejable que circulen dichos vehículos, que provocan poca visibilidad derivado de la colocación del timón al lado derecho, y que en general, en el territorio nacional precisamente se conduce por el lado derecho, y ello puede provocar accidentes de tránsito. Así también, al permitirse el ingreso de vehículos de esta clase, se le dará un plazo al propietario de retirarlo de circulación o bien de cambiar el timón al lado izquierdo, plazo que no será mayor a dos meses, tiempo en el cual podría circular con permiso especial que la autoridad deberá expedirle.

En igual forma y con mayor desarrollo a normas reglamentarias, resultaría el hecho de la propuesta de reforma del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, el cual dice actualmente: Vehículos con el timón del lado derecho. No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo casos especiales que sean autorizados por el Departamento. Se propone por lo tanto, que la reforma vaya encaminada a lo que establece el Artículo 18 de la Ley ordinaria, y que podría quedar de la siguiente manera: Vehículos con el timón al lado derecho. No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, y en todo



caso, al permitírsele el ingreso y haber efectuado el pago de los impuestos correspondientes de ingreso, lo hará de conocimiento de la autoridad, para que ésta le proporcione un plazo no mayor de dos meses, en el cual podrá decidir el propietario el no circularlo y retirarlo del territorio nacional o bien cambiar la posición del timón para el lado izquierdo.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Se logró concluir que el verdadero problema es que la prohibición establecida en el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito es muy pobre e inoperante, pues aun existiendo las mismas las autoridades correspondientes han permitido durante muchos años el ingreso de vehículos con volante situado al lado derecho, ignorando si el interés es únicamente cobrar el impuesto al que están afectos, pues por lógica con posterioridad esos vehículos tendrán una serie de inconvenientes cuando sean utilizados en las carreteras del país.

Por lo que quien escribe estas líneas hace la recomendación que ese artículo sea reformado por el Organismo Legislativo, en el sentido que la prohibición debe extenderse al punto de prohibir que los vehículos con esa peculiaridad no puedan ingresar a Guatemala, bajo responsabilidad únicamente de quien importó el mismo. Así de esta forma se estará beneficiando a la sociedad en general, pues se estará salvaguardando la integridad física y la vida de cada persona.





ANEXOS

ANEXO I

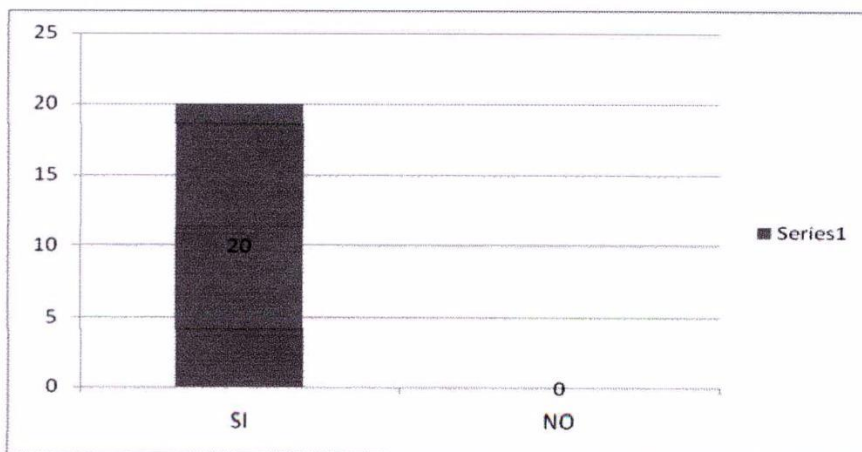
La investigación de campo consistió en la realización de una entrevista a personas involucradas en este tema, que laboran para la policía municipal de tránsito y conductores de vehículos, por lo que a continuación se presentan los resultados del trabajo desarrollado.

CUADRO No. 1

PREGUNTA: ¿CONSIDERA USTED QUE SE HA INCREMENTADO EL NÚMERO DE VEHÍCULOS QUE CIRCULAN EL TERRITORIO NACIONAL?

Respuesta	Cantidad
Si	20
No	00
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

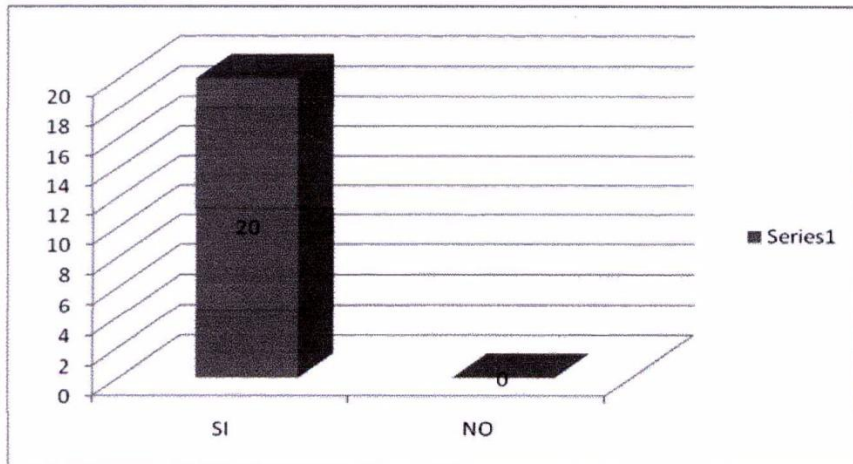


CUADRO No. 2

PREGUNTA: ¿CREE USTED QUE EN EL TERRITORIO NACIONAL SE ENCUENTRAN VEHÍCULOS DE MODELOS NO RECIENTES EN UN MAYOR PORCENTAJE QUE LOS DE MODELO RECIENTE?

Respuesta	Cantidad
Si	20
No	00
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

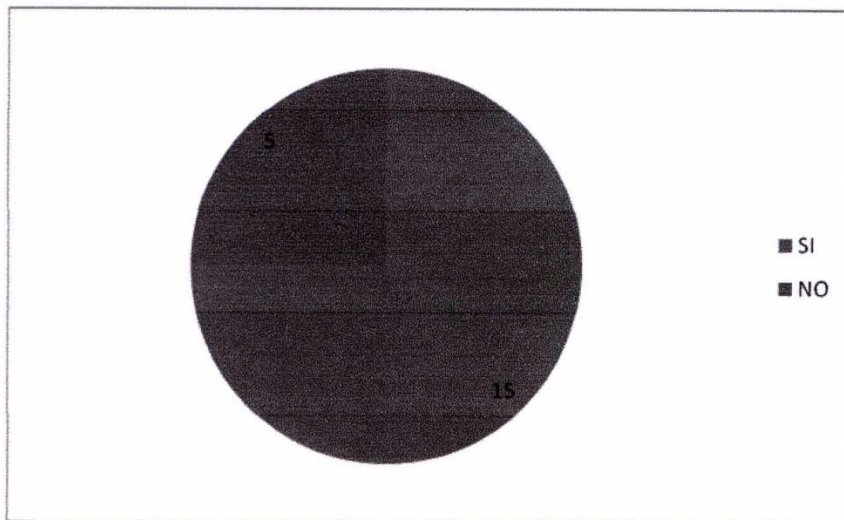


CUADRO No. 3

PREGUNTA: ¿CONSIDERA QUE LAS AUTORIDADES NO TIENEN CONTROL EN CUANTO A PERMITIR O NO QUE INGRESEN MAS VEHÍCULOS TOMANDO EN CONSIDERACIÓN LOS QUE EXISTEN Y EL ESPACIO VEHICULAR?

Respuesta	Cantidad
Si	15
No	05
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

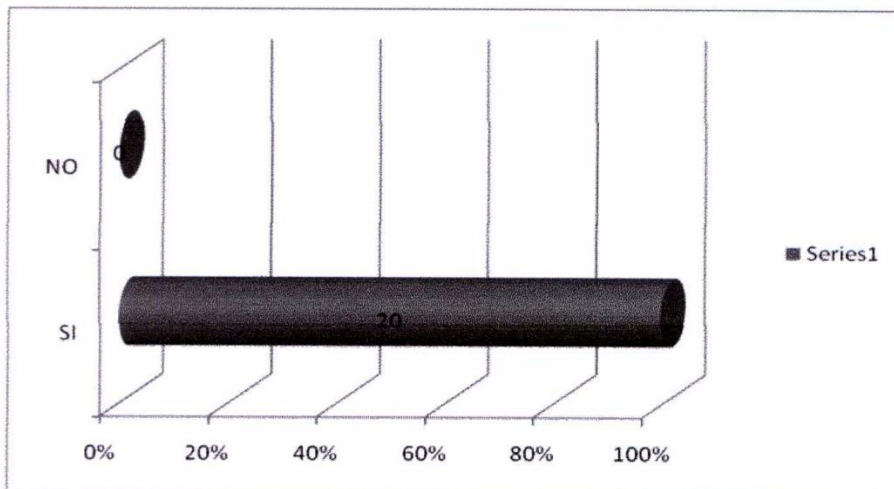


CUADRO No. 4

PREGUNTA: ¿CREE USTED QUE EL ESTADO DEBE PROPICIAR EL USO DE BICICLETAS EN LUGAR DE VEHÍCULOS Y LAS VENTAJAS QUE ELLO CONLLEVA?

Respuesta	Cantidad
Si	20
No	00
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

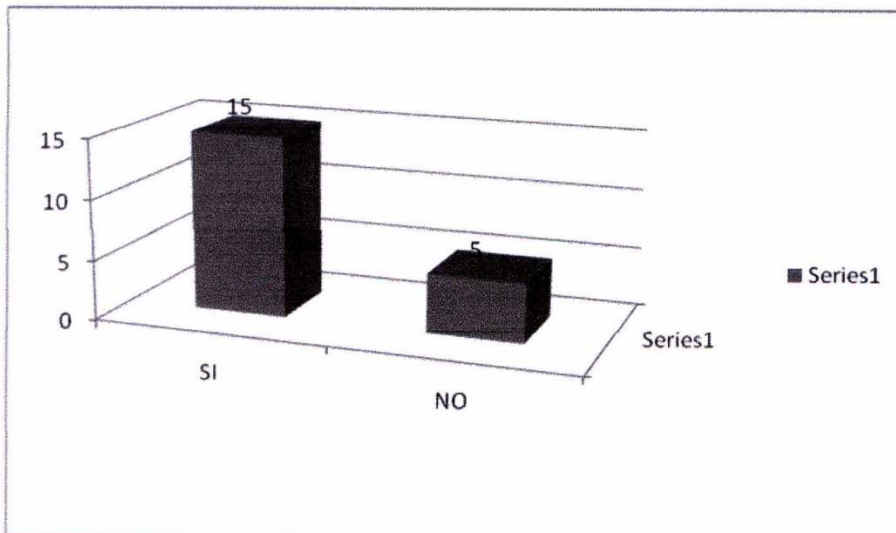


CUADRO No. 5

PREGUNTA: ¿SABE USTED DE LA EXISTENCIA Y DEL INCREMENTO DE VEHÍCULOS DE TIMÓN DERECHO QUE CIRCULAN EN EL TERRITORIO NACIONAL?

Respuesta	Cantidad
Si	15
No	05
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

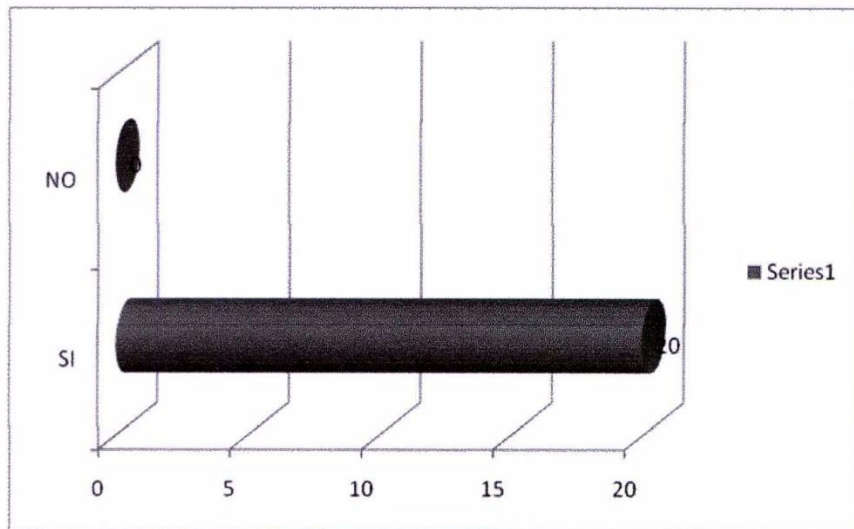


CUADRO No. 6

PREGUNTA: ¿DE LA LECTURA DEL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO, CONSIDERA QUE ESTA PERMITIDA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO?

Respuesta	Cantidad
Si	20
No	00
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

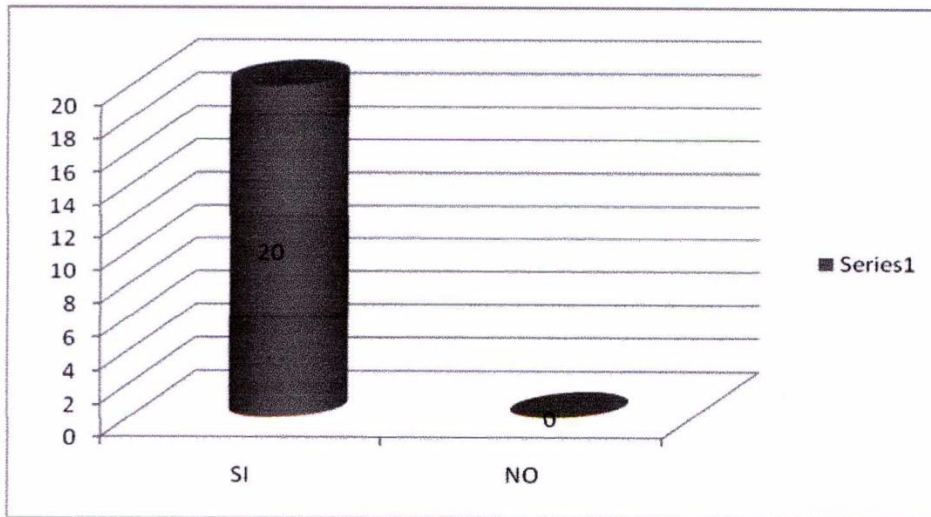


CUADRO No. 7

PREGUNTA: ¿CREE USTED QUE DICHA NORMA EN LA FORMA COMO SE ENCUENTRA REDACTADA OFRECE DIFERENTES INTERPRETACIONES EN CUANTO A SI SE PERMITE O NO LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO?

Respuesta	Cantidad
Si	20
No	00
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

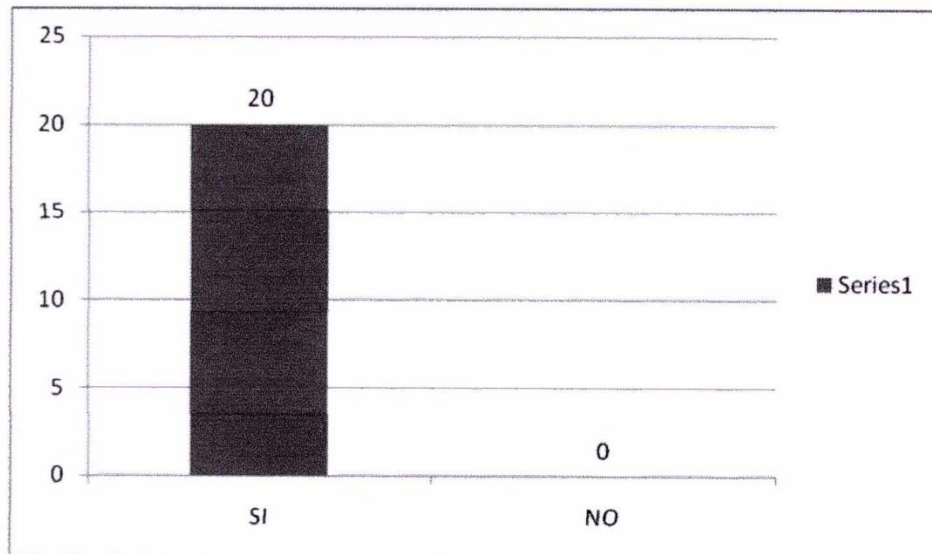


CUADRO NO. 8

PREGUNTA: ¿CONSIDERA QUE EXISTEN RAZONES VALEDERAS POR LAS CUALES SE PROHIBE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO EN EL TERRITORIO NACIONAL?

Respuesta	Cantidad
Si	20
No	00
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

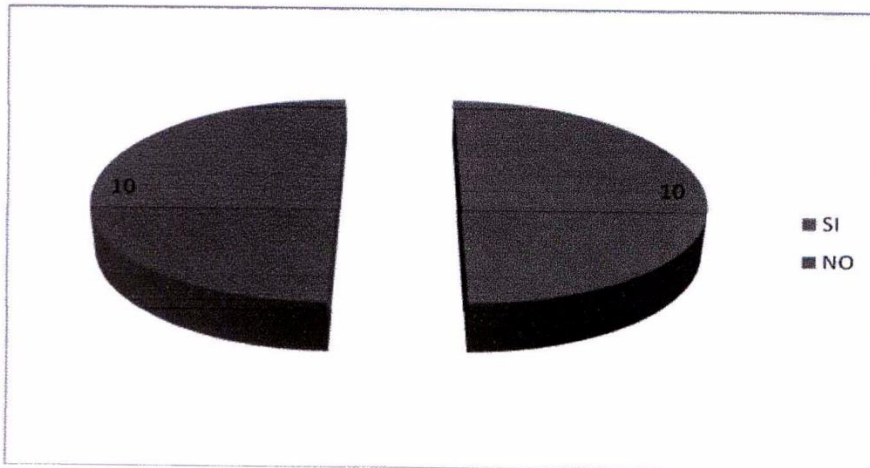


CUADRO No. 9

PREGUNTA: ¿CONSIDERA USTED QUE SE DEBE PERMITIR LA CIRCULACION DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO EN EL TERRITORIO NACIONAL?

Respuesta	Cantidad
Si	10
No	10
Total:	20

Fuente: Investigación de campo, mayo año 2014.

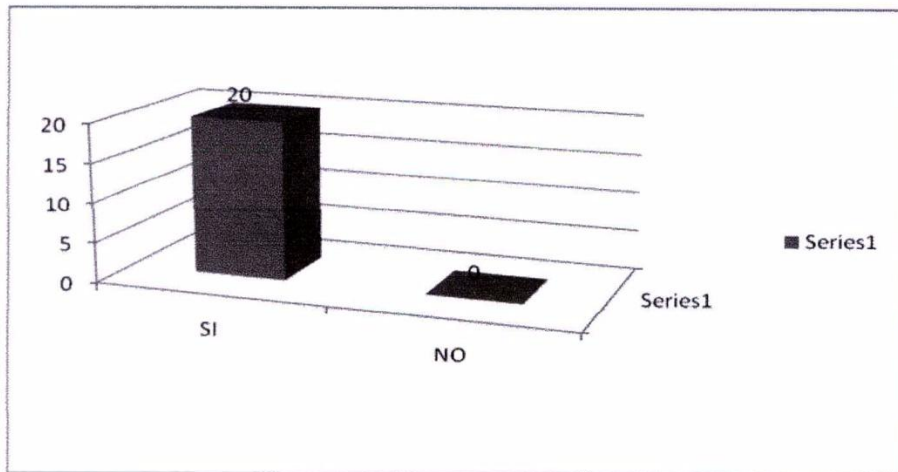


CUADRO No. 10

PREGUNTA: ¿CREE USTED QUE LA NORMA ORDINARIA Y REGLAMENTARIA DEBERÍA SER MÁS CLARA EN CUANTO A PROHIBIR LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO?

Respuesta	Cantidad
Si	20
No	00
Total:	20

Fuente: investigación de campo, mayo año 2014.



BIBLIOGRAFÍA

ARANGO ESCOBAR, Julio Eduardo. **Metodología de la investigación criminal y derechos humanos**. Ed. educativa, Guatemala 2,001.

BOX, Paúl. **Manual de estudios de ingeniería de tránsito**. Representaciones y servicios de ingeniería. México. S-e. año 1985.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Tomo Doceava ed. 1979. Ed. Heliasta, S.R.L. Buenos Aires, Argentina.

CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I**. 4^a ed. actualizada. Guatemala ed. Fénix. Año 2001.

DE LEÓN, Luis. **Educación vial en Guatemala**. Instructivo alcance de todos. Guatemala, Tipografía Nacional año 1997.

Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, 21 ed. 1996.

GOMEZ SANDOVAL, María Teresa. **El transporte urbano en Guatemala**. Tesis de graduación. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Administración de Empresas. Año 1982.

HERNANDEZ, Mario Antonio. **Derecho municipal**. 2^a. Ed. Buenos Aires, Argentina. ediciones de Palma. Año 1977.

LEIVA ALVA, Jerie Wesley. **Análisis de accidentes viales aplicando la ingeniería de tránsito**. Tesis de graduación. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ingeniería. Año 2003.

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

Prensa Libre, Edición Dominical del 20 de noviembre del 2006. Pág. 2.

Principios de defensa social s-autor. Filipogramática, Génova, Italia 1974.

ZOCATTO G., Daniel. **Los derechos humanos en el sistema interamericano**. Recopilación de instrumentos básicos. Compilador San José de Costa Rica, 1987.

Legislación:

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

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

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

Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos, y Aéreos. Decreto 3-2010 del Congreso de la República de Guatemala.

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

Ley Orgánica del Ministerio Público. Decreto 40-94 del Congreso de la República de Guatemala.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo 273-98.