

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



**IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA PARA AUTORIZACIÓN Y CIRCULACIÓN
DE MOTO TAXIS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA**

CARLOS RENÉ PÉREZ ORDOÑEZ

GUATEMALA, JUNIO DE 2017

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

**IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA PARA AUTORIZACIÓN Y CIRCULACIÓN
DE MOTO TAXIS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA**



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

CARLOS RENÉ PÉREZ ORDOÑEZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, junio de 2017

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

DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidenta:	Licda. Crista Ruíz Castillo de Juárez
Vocal:	Lic. Carlos Ernesto Garrido Colon
Secretaria:	Licda. Adela Lorena Pineda Herrera

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Luis Emilio Orozco Piloña
Vocal:	Licda. Ninfa Lidia Cruz Oliva
Secretario:	Lic. Gustavo Adolfo García de León

RAZÓN: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración 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, 30 de junio de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, MARIO EFRAIN NAJARRO QUINTEROS
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
CARLOS RENÉ PÉREZ ORDOÑEZ, con carné 200815798,
 intitulado IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA PARA AUTORIZACIÓN Y CIRCULACIÓN DE MOTO TAXIS EN
LA CIUDAD DE GUATEMALA.

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

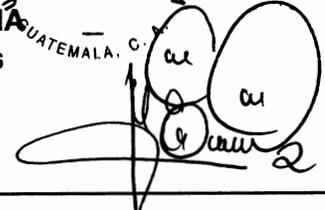
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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



Fecha de recepción 01 / 06 / 2016. f) _____


MARIO EFRAIN NAJARRO QUINTERO
 ABOGADO Y NOTARIO



Lic. Mario Efraín Najarro Quinteros

Abogado y Notario
Tel. 57175173
Colegiado No. 8346



Guatemala, 30 de julio de 2016

Licenciado
Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad Universitaria



Jefe de la Unidad de la Asesoría de Tesis:

De conformidad con lo ordenado en la resolución de fecha treinta de junio del año dos mil quince, en que se me nombró como ASESOR del trabajo de tesis del bachiller **CARLOS RENÉ PÉREZ ORDOÑEZ**, para la realización del trabajo de investigación intitulado: **"IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA PARA AUTORIZACIÓN Y CIRCULACIÓN DE MOTO TAXIS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA"**, motivo por el cual emito el siguiente dictamen:

- a. En lo relacionado con el trabajo desarrollado, el cual estuvo bajo mi inmediata dirección, el sustentante atendió las sugerencias que le fueron formuladas las cuales consideré convenientes incorporar a dicho trabajo, guardando siempre el contenido del mismo, utilizando un lenguaje jurídico el cual es acorde a un trabajo de esta índole, a efecto que no influyera en sus planteamientos formulados, en el contenido del mismo se fundamenta la comprobación de la hipótesis.
- b. En el trabajo de investigación se puede establecer, que tanto el contenido científico y técnico están enmarcados y de acuerdo con lo estipulado y exigido por la unidad que esta a su digno cargo.
- c. Con relación a las técnicas de investigación se utilizaron como base la técnica bibliográfica y documental, las cuales fueron analizadas con los métodos: analítico, deductivo e inductivo, en el que sobresale el método analítico.

MARIO EFRAÍN NAJARRO QUINTEROS
ABOGADO Y NOTARIO

Lic. Mario Efraín Najarro Quinteros

Abogado y Notario
Tel. 57175173
Colegiado No. 8346



- d. Respecto a la conclusión discursiva y la bibliografía opino que están redactadas de manera correcta, ya que están relacionadas con el contenido del trabajo de tesis presentado.
- e. El trabajo de investigación desde el punto de vista científico, tiene como finalidad establecer una normativa específica que regule tanto la autorización como la circulación de los moto taxis, especificando como esencial el regular un registro de conductores que llenen los requisitos idóneos de conductor de vehículos que prestan este tipo de servicios, así como de regular la obligación del pago de seguro de vehículo, como también de las limitaciones en áreas de circulación fuera de las calles del municipio.
- f. Establezco que no tengo relación de parentesco dentro de los grados de ley, ni amistad íntima, que pueda afectar la imparcialidad de este dictamen.

Considero que el presente trabajo llena los requisitos reglamentados, en especial en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público y que el mismo puede ser elevado como tesis de graduación, para ser sometido a examen público correspondiente por parte del autor y para el efecto emito **DICTAMEN FAVORABLE**.

Sin otro particular, me suscribo de usted.

Lic. Mario Efraín Najarro Quinteros
Abogado y Notario
Colegiado No. 8346.

MARIO EFRAIN NAJARRO QUINTEROS
ABOGADO Y NOTARIO



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 25 de abril de 2017.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante CARLOS RENÉ PÉREZ ORDOÑEZ, titulado IMPLEMENTACIÓN DE LA NORMATIVA PARA AUTORIZACIÓN Y CIRCULACIÓN DE MOTO TAXIS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala



DEDICATORIA

- A DIOS:** Gracias por iluminar mi camino, darme fuerza, acompañarme en cada paso de mi vida, hacerme saber que tengo capacidad para lograr todo lo que me propongo.
- A MI PADRES:** Carlos René Pérez (Q.E.P.D.) y María Elva Marina Ordoñez Morales, por haberme guiado por el camino correcto, gracias por el amor incondicional, el apoyo, tus consejos, por ser trabajadora y emprendedora, ejemplo a seguir.
- A MIS ABUELOS:** Moisés Ordoñez Marroquín (Q.E.P.D.) y Julia Morales García, son ejemplo de trabajo y lucha.
- A MIS HERMANOS:** Rina Yessenia, Juan Manuel, Ingrid Paola y Moisés Antonio, por su apoyo, comprensión y amistad, mis respetos y cariño.
- A MI CUÑADO:** Mario Fernando Tejeda, por su apoyo brindado a mi familia y cariño.
- A MIS SOBRINOS:** Por la alegría que le dan a mi vida.
- A MI NOVIA:** Jessika Paola Sánchez Mendoza, por tu cariño, ayuda idónea, apoyo incondicional en la culminación de mis estudios, Dios te bendiga grandemente.
- A MIS TÍOS Y PRIMOS:** Por todos esos momentos que hemos compartido, por el cariño y afecto que en especial me han brindado.



A MIS AMIGOS: Por las tantas alegrías, amistad y apoyo mutuo en nuestra formación profesional.

A: Familia Sánchez Mendoza, por su apoyo incondicional a mi persona, por su cariño y amistad.

A: José Luis Eduardo Solórzano Mejía y familia, por su apoyo, consejos y brindarme su cariño incondicional.

A: Licenciado Mario Efraín Najarro Quinteros y demás profesionales que me compartieron sus conocimientos y su amistad.

A: La Universidad de San Carlos de Guatemala, por haberme albergado todos estos años en esta casa de estudios y darme la oportunidad y permitirme culminar mis estudios académicos.

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme proporcionado los conocimientos técnicos, teóricos y prácticos para desarrollarme profesionalmente y contribuir al desarrollo de mi país.



PRESENTACIÓN

El objeto de la investigación se estableció en la carencia de la normativa para autorización y circulación de moto taxis en la ciudad de Guatemala, estableciendo esto como unidad de análisis los abusos y riesgos a la seguridad de las personas que solicitan la prestación del servicio.

La investigación que se realizó fue de tipo cuantitativo, al efectuar un análisis se comprobó que en la mayoría de accidentes en los que se ve involucrado el transporte de moto taxis, las reglas que se le aplican son de carácter general de tránsito, por lo cual se ve la necesidad que exista una norma específica para su aplicación, la misma fue efectuada en el contexto diacrónico y sincrónico comprendido en el ámbito cronológico del año 2011 al 2015 dentro de un parámetro de análisis en su funcionamiento, delimitando el parámetro espacial en el territorio del municipio de Guatemala, departamento de Guatemala.

La importancia de la presente investigación fue determinar la necesidad de implementar la normativa para la autorización y circulación de moto taxis en el municipio de Guatemala en resguardo de los intereses de los usuarios y la responsabilidad de los conductores.

La investigación se realizó desde el punto de vista del derecho administrativo; el aporte académico de esta investigación es establecer la necesidad de implementar la normativa tanto para la autorización como para la circulación de moto taxis en la ciudad de Guatemala, estableciendo los requisitos idóneos del servicio, como los requerimientos mínimos de seguridad para circular.



HIPÓTESIS

En la investigación realizada se establecieron las siguientes variables: dependientes e independientes, en relación a la interrogante que se realizó el investigador ¿Hay una norma que regula la circulación y autorización de moto taxis en el municipio de Guatemala? estableciendo que no hay una norma que regule determinada actividad, lo cual da lugar a establecer que la falta de esta normativa da lugar a tantas faltas o accidentes de tránsito por no tener un reglamento para sancionar a las personas que cometan, por negligencia, impericia o imprudencia un accidente de tránsito en el que se involucre el medio de transporte denominado moto taxi.

La implementación de la normativa para autorización y circulación de moto taxis en la ciudad de Guatemala coadyuvaría a mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios de servicio y el control de hechos de violencia que se le atribuye a los mismos al permitir un registro de los conductores a nivel municipal.

El tipo de hipótesis que se utilizó en el planteamiento fue la hipótesis descriptiva, logrando con ello establecer que hoy en día no existe una legislación específica que regule tanto la circulación como autorización del servicio de moto taxis en la ciudad de Guatemala, dejando ver la necesidad de implementar una normativa que establezca los requisitos idóneos para esas personas que se dedican a prestar dicho servicio público.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Del análisis del contenido de la información y situación actual de la problemática planteada se puede determinar que efectivamente no existe una normativa específica en cuanto la autorización y regulación de moto taxis en Guatemala, lo que ha provocado una serie de problemas en la seguridad del servicio que se presta a la población, así como de los hechos de violencia por la ausencia de control de conductores y de registro de vehículos, sin dejar de mencionar que se aplican normas de carácter general de tránsito que no refieren específicamente a las actividades que se prestan, no regulando limitaciones necesarias para el funcionamiento.

Para la comprobación de la hipótesis, el método utilizado, fue el método inductivo con auxilio de los métodos estadístico y el método de análisis, con los que se pudo obtener resultados específicos o particulares de la problemática identificada; lo cual sirvió para diseñar conclusiones y premisas generales, a partir de tales resultados específicos o particulares. Los factores filosóficos, axiológicos, exegéticos, hermenéuticos y pragmáticos permiten concretizar que la seguridad para transitar es un derecho de las personas y una obligación social del Estado, organizándose para establecer el régimen de seguridad basado en los principios constitucionales de protección a la persona, la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz, libertad de locomoción y el desarrollo integral de la persona.

El trabajo de campo permitió obtener la visión de la población frente a la problemática planteada, por lo cual se puede determinar que existe una necesidad plena de establecer una normativa específica tanto para la autorización como para circulación de moto taxis en resguardo de los derechos de las personas a las que se les presta el servicio y que refieren a la seguridad de los mismos, estableciendo que la hipótesis planteada es válida al comprobar la necesidad de una legislación específica para la prestación de dicho servicio público.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Peatón.....	1
1.1. Pasajeros.....	4
1.2. Conductores.....	7
1.3. Señales de tránsito.....	8
1.4. Accidentes.....	12

CAPÍTULO II

2. Municipio.....	15
2.1. Elementos del municipio.....	17
2.2. La municipalidad y su administración.....	21
2.3. Autonomía municipal.....	22
2.4. Características de la autonomía municipal.....	27
2.5. Fundamento jurídico de la autonomía municipal.....	30

CAPÍTULO III

3. Ley de Tránsito.....	35
3.1. Fines de la Ley de Tránsito.....	36
3.2. Infracciones.....	36
3.3. Sanciones.....	38
3.4. Amonestaciones y multas.....	39
3.5. Retención de documentos.....	43
3.6. Suspensión de la licencia de conducir.....	44
3.7. Faltas y delitos.....	45
3.8. Depósito.....	47
3.9. Vehículos incautados.....	48
3.10. Devolución de vehículos.....	49

CAPÍTULO IV

4. Implementación de la normativa para autorización y circulación de moto taxis en la ciudad de Guatemala.....	51
4.1. Análisis de la normativa vigente que se aplica en general.....	53
4.2. Aspectos negativos de la ausencia de legislación específica.....	55
4.3. Aspectos positivos de la implementación de legislación específica para moto taxi.....	56



Pág.

4.4. La violencia y la falta de cumplimiento de requerimientos de los conductores de moto taxi.....	59
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	61
ANEXOS.....	63
BIBLIOGRAFÍA.....	69



INTRODUCCIÓN

El objetivo de la investigación es analizar la necesidad de implementar una normativa jurídica para la autorización y circulación de moto taxis en el municipio de Guatemala, en resguardo de los intereses de los usuarios y la responsabilidad de los conductores.

Por lo anterior la hipótesis planteada para este trabajo fue la implementación de la normativa para autorización y circulación de moto taxis en la ciudad de Guatemala coadyuvaría a mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios de servicio y el control de hechos de violencia que se le atribuye a los mismos al permitir un registro de los conductores a nivel municipal, la hipótesis planteada es válida al comprobar la necesidad de una legislación específica para la prestación de dicho servicio público.

En Guatemala no existe legislación que regule la autorización y circulación de moto taxis existiendo una ausencia específica en cuanto a la actividad que se realiza, debido a que en forma general se aplica la Ley de Tránsito y su reglamento, por no existir una normativa que establezca el procedimiento para autorizar el uso de dicho servicio y regular la circulación de los mismos, presentando una problemática que se extiende a hechos de violencia que se generan por la falta de legislación específica para el funcionamiento de dicho tipo de servicio.

La investigación se dividió en cuatro capítulos: el primer capítulo, establece el tema de los aspectos generales a conocer como lo es el de peatón, pasajero, conductor,



señales y accidentes de tránsito para obtener una panorámica general del tema investigación; el segundo capítulo, explica el tema de la municipalidad y su administración analizando algunos elementos para su funcionamiento; el tercer capítulo, define el tema de las infracciones tales como las amonestaciones y multas, retención de documentos, suspensión de licencia, faltas, depósitos, vehículos incautados y su devolución; el cuarto capítulo, desarrolla el tema de implementación de la normativa para autorización y circulación de moto taxis en Guatemala, realizando un análisis de la violencia y de los efectos positivos y negativos de la creación de una normativa específica.

En el proceso de la investigación se utilizaron los métodos del análisis, la síntesis, inducción y la deducción en diferentes formas, aplicando técnicas bibliográficas, entrevista, encuesta, jurídica y estadística, con la expectativa de que el presente trabajo contribuya a la discusión científica de tan importante materia. La investigación como tal otorga una panorámica real de la situación de la propaganda anticipada hoy en día y proponer soluciones viables para enfrentar dicha problemática.

CAPÍTULO I

1. Peatón

“Es toda persona que transita a pie por la vía pública. El peatón es la persona que se desplaza de un lugar a otro caminando. Se define también como peatón a la persona que empuja una bicicleta o moto (en casos de desperfectos) y el minusválido que circula en silla de ruedas. Los peatones deberán cumplir las disposiciones del Reglamento de Tránsito, las indicaciones de los agentes y atender los dispositivos y señales para el control de tránsito que les corresponde.”¹

Así mismo la misma legislación establece que el peatón tiene derecho de vía sobre cualquier tipo de transporte, en resguardo de la integridad física, ante lo cual el mismo Artículo 58 del Reglamento de Tránsito establece: “es obligación de los peatones circular en espacios especialmente concebidos para ellos, sean estas aceras, paseos, vías peatonales, zonas peatonales, pasos peatonales, pasarelas u otros.” El Artículo 62 del Reglamento de Tránsito establece que: “estos espacios no podrán ser utilizados por vehículos incluyendo bicicletas cuyos conductores quedan obligados a desmontar para utilizarlos.”

¹ López Merlos, Gloria Elida. **Caracterización del conductor del vehículo automotor de transporte público denominado moto-taxi, en la vía pública, del municipio de Guastatoya, El Progreso.** Pág. 36.

En la actualidad existen una serie de recomendaciones para el peatón cuando se conduce por las calles o carreteras entre las cuales podemos mencionar las siguientes:

- a) Primero caminar por la acera observando plenamente para cada lado del cual se camina.
- b) Usar las pasarelas, esto en razón que las mismas son construidas con dicha finalidad.
- c) Cruzar las calles en forma diagonal, respetando los pasos peatonales y sobre todo el tráfico de vehículos.
- d) Tomar siempre a los niños de la mano en resguardo que los mismos no salgan corriendo y puedan provocar un accidente.
- e) Las personas no videntes o minusválidas deben contar con el apoyo de otras personas.
- f) Antes de cruzar una calle verificar que no se aproxime algún vehículo.

En cuanto a la forma correcta de cruzar las calles es necesario y recomendable que el peatón tenga cuidado especial al cruzar la calzada, calle o avenida, pues se expone a un gran riesgo. Para evitar el peligro es necesario seguir las siguientes recomendaciones:

- a) "Cruzar en las esquinas y en ángulo recto. En estos lugares generalmente existen zonas de paso peatonal, semáforos, o algún otro tipo de señal (Alto), que indica al conductor detenerse o disminuir la velocidad dando al peatón la oportunidad de cruzar con mayor seguridad.
- b) Si existe un semáforo peatonal cruzar cuando esté encendida la luz verde con figura humana o la palabra pase.
- c) Si existe un semáforo vehicular, cruzar cuando los vehículos se hayan detenido totalmente.
- d) Si no existe semáforo, el peatón debe mirar a ambos lados, especialmente en las calles donde hay tránsito en doble sentido.
- e) Al cruzar la calle, debe hacerlo caminando, no corriendo, pero no ser lento y distraído."²

Quando los peatones circulan de noche por las calles o carreteras, sobre todo en estas últimas que generalmente no están iluminadas; el peligro es mucho mayor. Muchas personas creen que al ver un vehículo con las luces encendidas acercarse, el conductor también los ha visto. Esto no es cierto, ya que los peatones no llevan luces y por lo tanto los conductores solo se dan cuenta de su presencia cuando están muy cerca. Así cuando se circula de noche, el peatón debe tener cuidado de ver bien, pero también de ser visto. Esto se consigue con algún elemento reflectante: cinturón, brazaletes, chumpas, etc. O bien utilizando una linterna dirigiendo la luz hacia el suelo,

² **Ibid.** Pág. 38.

para no interferir con la visibilidad de los conductores. También es aconsejable utilizar ropa blanca o de colores claros.

El peatón es el eslabón más débil de la cadena en la siniestralidad vial, los actos inseguros que cometen durante su tránsito, permiten que ocurran siniestros siendo las víctimas en la mayoría de los casos ellas mismas, para lograr evitar estos accidentes que si bien se cometen por la imprudencia de los peatones se debe de implementar medios de prevención para este tipo de accidentes, estableciendo claramente que los peatones tenga acceso a las reglas que deben de acatar al momento de transita en la avenida, calle o lugar. En general, la culpa de los siniestros es de los conductores, pero hay veces en que las personas se ponen en riesgo sin necesidad.

1.1. Pasajeros

“Es toda persona que acompaña al conductor de un vehículo. El pasajero es toda persona que viaja en un vehículo sin conducirlo. Los pasajeros, al igual que el resto de figuras de tránsito; deben mantener una conducta correcta y adecuada a las circunstancias. Es la persona que hace uso de los sistemas de transporte colectivo (buses, microbuses, taxis y moto taxis) para desplazarse de un lugar a otro.”³

³ **ibid.** Pág. 39.

La palabra pasajero es aquella que se usa para designar a todas las personas o individuos que se encuentran viajando de un punto o ubicación hacia otra. El pasajero es además quien viaja pero gracias a la conducción de otro ya que él no realiza ninguna acción de dirección sobre el vehículo o medio de transporte. Usualmente, el término pasajero se utiliza en los casos de vehículos masivos como trenes, colectivos, micros, aviones y barcos. Es correcto usarlo para aquellos que viajan en auto también pero no es tan común.

Al igual que con los peatones deben de existir ciertas exigencias y recomendaciones para los usuarios de los servicios de transporte dentro de las cuales la licenciada López Merlos, señala las siguientes:

- a) "Al esperar una unidad de transporte colectivo debe hacerlo en las paradas autorizadas y no debe bajarse de la banqueta mientras lo hace. No debe viajar en los estribos de los autobuses (gradas).
- b) Tener listo el valor del pasaje (pasaje exacto para no esperar vuelto). Evitar los buses sobrecargados con personas que viajan en la parte de afuera. No lanzar basura desde los autobuses.
- c) Cuidar que los niños no se paren en los asientos y que no saquen brazos, manos ó cabeza por las ventanillas. Anunciar su parada con anticipación.
- d) Al descender debe hacerlo hasta que el bus este totalmente detenido. No deberá cruzar la calle frente al bus detenido momentáneamente.
- e) No obstruir con objetos, canastos o cualquier tropiezo los pasillos de las unidades.

- f) No rayar, manchar o destruir las unidades de transporte.
- g) Ser amable y cortés con el piloto y demás usuarios que viajan en el autobús.”⁴

Así mismo se refiere que deben de existir algunas recomendaciones para los pasajeros de los vehículos, entre las cuales se encuentran:

- a) “Subir y bajar por la puerta al lado de la acera o arcén (orilla) de carretera.
- b) No jugar ni gritar dentro del vehículo, puede distraer al conductor.
- c) Debe utilizar siempre el cinturón de seguridad, sí el pasajero mide menos de 1.50 cm.
- d) Debe viajar siempre en la parte de atrás, sí el vehículo posee cinturones en la parte de atrás debe utilizarlos.
- e) No debe tirar basura desde las ventanillas del automóvil.
- f) No debe sacar manos y cabeza del vehículo.”⁵

El normativo vigente claramente nos establece reglas de conducta para los peatones considerados tanto aquellos que transitan en la avenida o calle como aquel que empuje un medio de transporte, considero que las reglas vigentes en la actualidad no son de aplicación de la comunidad por eso hoy en día podemos ver varios accidentes de tránsito en los cuales se ve involucrados peatones que no observan los lineamientos de

⁴ **Ibid.** Pág. 40.

⁵ **Ibid.**

que establece la ley, es necesario dar a conocer a toda la sociedad de estas medidas o reglas que buscan prevenir accidentes de tránsito, como uno de los fines del Estado que es la seguridad ciudadana.

1.2. Conductores

“Es la persona apta física y legalmente para conducir el mecanismo de dirección de un vehículo. Es el responsable de las maniobras, decisiones y propulsión del mismo. El conductor es el único responsable de mantener siempre un estado psicofísico adecuado que le permita una capacidad de respuesta rápida y precisa. "Nunca debe conducir si se carece de las condiciones idóneas para hacerlo.”⁶

Conducir es, en sí mismo, un trabajo. Se trata de una actividad compleja desde el punto de vista de la psicología en la que tomamos decisiones de vital importancia con la información que tenemos disponible en el momento y con nuestra capacidad de raciocinio. Es, sin duda, un trabajo y de que lo ejecutemos con calidad puede depender nada menos que nuestra vida y la de quienes nos rodean.

Estadísticas y mediciones a nivel mundial muestran que el conductor es el principal responsable de los accidentes de tránsito, generalmente por no acatar las

⁶ **ibid.**

reglamentaciones existentes, por imprudencia, impericia o por estar afectado en su estado de ánimo.

Es imperativo que el conductor conozca las leyes y códigos de tránsito que, con el sostén de un proceso formativo integral y permanente, ayudarán a que se convierta en un buen conductor, consciente de que el vehículo que guía puede ser, en sus manos, un arma mortal. Un vehículo no es un juguete ni un simple símbolo de status y poder, es una maquinaria poderosa, que en manos inescrupulosas e irresponsables, puede convertirse en causante de daños materiales y humanos irreparables. Pero conducido por un ciudadano responsable y solidario, respetuoso de las normas y con control sobre sus reacciones, es un elemento de confort, progreso y comodidad puesto a su servicio.

El reto principal de la lectura y conocimiento del presente manual es el de lograr una mejor circulación de vehículos y peatones, y disminuir los índices de accidentes de tránsito con las caudas lamentables de personas heridas y fallecidas.

1.3. Señales de tránsito

Las señales de tránsito pueden ser de diferentes formas o medios para darse a conocer a la comunidad teniendo claro que de una u otra forma todos hacemos uso de las diferentes señales de tránsito, de una forma general podemos definirlas como

aquellos signos o carteles que abundan en cantidades por calles, rutas y caminos, entre otros y que tienen la finalidad de ordenar el tránsito vehicular, la circulación de peatones, de motociclistas y de ciclistas, entre otros.

Las señales de tránsito son nuestra guía en la vía pública y nos informan infinidad de actitudes que debemos asumir los peatones y pasajeros e indican las distancias entre ciudades, curvas, puentes y todo aquello que el conductor necesita para informarse sobre el camino. El código que emplean garantiza que las personas de diversas lenguas y culturas puedan interpretar los mensajes.

Contienen información importante y nos indican cómo debemos comportarnos, desde el rol que ocupemos, para circular por ellos de manera correcta, segura y evitar cualquier tipo de siniestro vial que pueda costarnos la vida a nosotros o a cualquier otro ser con el cual nos crucemos.

En los accidentes de tránsito se pierden vidas de peatones, motociclistas, y automovilistas alcanzan cifras espeluznantes. La negligencia, la desatención porque se está atento a dispositivos móviles como celulares, o simplemente la imprudencia, entre otros, son algunas de las causas de este flagelo y por ello resulta imprescindible que las autoridades a cargo del área y desde los medios de comunicación masiva se instale el tema y se difunda el respeto por estas señales. Con ello se contribuirá directamente con el hecho de tener una calle, una ruta más segura.

El Artículo 81 del Reglamento de Tránsito establece: "Que los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentre en las vías por las que circulan. Ante una señal de tránsito y un agente, deben seguirse las indicaciones del agente."

Las señales de tránsito son dispositivos físicos que se utilizan para regular el tránsito.

Es el conjunto de directrices que tienen por misión advertir e informar a los usuarios de la vía u ordenar y reglamentar su comportamiento en la misma.

Es el conjunto de símbolos que tienen por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, con la necesaria anticipación de determinada circunstancia de la circulación, pudiendo así ordenar y reglamentar su comportamiento.

Las señales de tránsito se clasifican en tres grupos los cuales son:

a. Señales horizontales: Son todas aquellas señales de tránsito pintadas o adheridas sobre el pavimento para ordenar la circulación y movimientos de los vehículos y peatones, regularmente en Guatemala se utilizan para ubicar áreas o lugares específicos para personas en condiciones especiales.

b. Señales verticales: Son todas aquellas señales de tránsito colocadas en forma vertical en relación al pavimento, placas generalmente metálicas adheridas a estructuras como postes o tubos y se dividen en cinco tipos que son:

- Señales restrictivas o reglamentarias,
- Señales preventivas,
- Señales informativas de servicios y turismo,
- Señales informativas de destino y distancia y
- Señales de prevención de obra.

c. Señales luminosas: Son todas las señales de tránsito que cuentan con dispositivos luminosos en su funcionamiento para hacerse destacar. Entre ellas tenemos clasificadas a los semáforos, los flasher y la señalización de emergencia utilizada para desvíos temporales en carretera.

Las señales de tránsito como dispositivos para el control del tránsito deben cumplir con cinco funciones fundamentales las cuales son:

- Satisfacer una necesidad importante,
- Llamar la atención,
- Transmitir un mensaje claro,
- Imponer respeto a los usuarios,
- Estar en el lugar apropiado a fin de dar tiempo para reaccionar.

Vale indicar que las señales de tránsito son universales, es decir, están compuestas por símbolos de carácter universal y no dependen para su entendimiento del

conocimiento de tal o cual lengua. Cualquier individuo puede comprenderlas ya sea que esté circulando en su país o en otro.

1.4. Accidentes

“Es una acción involuntaria que ocasiona daños a personas u objetos, es un suceso eventual imprevisto. Es una cadena de errores que pueden evitarse. Los accidentes de tránsito terrestres se pueden evitar y la prevención es la mejor vía para ello.”⁷

El accidente de tránsito no solo produce secuelas físicas en las víctimas, sino también serios trastornos psicológicos consecuencia natural de la experiencia traumática vivida. Por pequeño que sea, lo que siempre aparece en los protagonistas es el temor de que vuelva a suceder.

Los accidentes de tránsito son uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo en el mundo, y afectan de forma desproporcionada a determinados grupos vulnerables de usuarios de la vía pública.

Se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en carretera. Se

⁷ **Ibid.**

puede decir que gran parte de los accidentes de tránsito son predecibles y evitables, por eso es importante incidir en las campañas de prevención contra estos eventos.

En la mayoría de ocasiones, cuando presenciamos algún accidente de tránsito aparatoso o con heridos, nos quedamos paralizados sin saber qué hacer para ayudar a las víctimas o implicados en el suceso. Una intervención correcta de las personas más cercanas al accidente es vital durante los primeros minutos, teniendo en cuenta siempre de no poner en riesgo nuestra integridad, cuando se produce un accidente de tránsito. Cualquier conductor o testigo de un accidente, tiene la obligación de detenerse y prestar auxilio a las posibles víctimas o a los conductores, aun cuando resulten ilesos.

Pero esa tarea de prestación de socorro ha de hacerse siempre dentro de las posibilidades de cada persona, teniendo en cuenta las limitaciones personales. No todas las personas están preparadas para auxiliar a las víctimas de un accidente de tránsito con suficientes garantías para la seguridad. Existen muchos factores que pueden provocar un accidente de tránsito, dentro de los cuales se mencionan los siguientes:

a) **Factor humano:** Es el conductor y sus distintas conductas las cuales adoptara al momento de conducir, el hombre es el elemento humano que cambia constantemente.

- b) **Factor mecánico:** Son todas las fallas mecánicas que están bajo el control del conductor.
- c) **Factor medio ambiente:** Son las condiciones a las que el conductor se enfrentará en el momento de desplazarse en el sistema de conducción dentro de las calles o carreteras.

A pesar de que un accidente tránsito es un acontecimiento involuntario, siempre será el resultado de alguna falla mecánica o humana; esta última derivada de un acto equivocado o imprudente. Un error al conducir puede ser cometido por una pésima apreciación o valoración de la realidad circundante; ya sea por la ignorancia de no saber qué hacer ante ciertas situaciones, o por la imprudencia al valorar las situaciones al volante. Un accidente tiene una naturaleza involuntaria, es decir, sin una intención de realizarlo, pues de lo contrario la acción no sería un accidente, sino que sería un delito.

CAPÍTULO II

2. Municipio

El municipio es “El conjunto de personas individuales que, caracterizadas primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad y asentadas en determinado territorio, están organizada en institución de derecho público, para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito.”⁸

El origen del municipio es necesario verlo desde dos puntos de vista, como un hecho social y como concepto. Como un hecho social, se entiende que ha tenido un desarrollo dentro de la historia del hombre, que sufrió un desarrollo evolutivo y esto no permite establecer una fecha determinada de su surgimiento, sin embargo, como institución político jurídica, especialmente su denominación de municipio, tiene sus orígenes en Roma y Grecia como civilizaciones más desarrolladas.

Por otra parte, es de suma importancia determinar que se entiende por municipio, ya que es el punto de partida para el desarrollo integral de la persona humana. Esta importancia la destaca el Licenciado Hugo Haroldo Calderón Morales, al decir que el

⁸ Hernández Palma, Antonio. **Derecho municipal**, Pág. 24.

municipio es: “la expresión más pura de los intereses sociales de grupo y el mejoramiento de la calidad de vida de los que lo integran.”⁹

Citando a Fernández Ruiz, el Licenciado Hugo Haroldo Calderón Morales escribe “para el maestro Fernández Ruiz, el vocablo municipio proviene del latín municipium, voz resultante de la conjunción del sustantivo munus, meneris, traducible como cargo, oficio, función, empleo, deber, obligación, carga o tarea, y el verbo capio, capis, capere, que significa tomar, adoptar, encargarse de una acción, tomar a su cargo algo, por lo que etimológicamente hacía referencia a la forma organizacional de una comunidad itálica mediante la cual sus miembros tomaban a su cargo ciertas tareas personales u obligaciones tributarias a favor de Roma que atañía a la vida comunitaria, o ciudades confederadas, conservando en este último caso su relativa independencia, aunque sin derecho de ciudadanía, bajo el régimen predeterminado en un tratado —foedus- aun cuando a partir de las leyes Julia (90 a.C.) y Plautinia Papiria (89 a.C.) desapareció la diferencia entre municipios y ciudades confederadas, mediante el otorgamiento del derecho de ciudadanía a los habitantes de tales asentamientos humanos a todo lo largo y ancho (ley de la península itálica, por lo que la palabra municipio vino entonces a la población autónoma cuyos habitantes gozaban de la ciudadanía romana.”¹⁰

En el caso de Guatemala, se puede definir el municipio, como lo establecía el derogado Código Municipal guatemalteco, Decreto 58-88, en su Artículo uno, el cual establece:

⁹ Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo II**. Pág. 228.

¹⁰ *Ibid.*

“conjunto o grupo de personas caracterizadas principalmente por sus relaciones de vecindad permanentes, asentadas en un territorio determinado, organizadas en institución de derecho público, para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito.”

Teniendo en cuenta la forma tradicional de organización que se daba en la antigüedad claramente se ve como una necesidad y derecho de poder organizarse, establecer responsabilidad a todos los integrantes de la comunidad, esta forma de organización logra el reconocimiento de las autoridades estableciendo claramente una independencia funcional y hoy en día podemos ver que el municipio es la forma más clara en la que el Estado manifiesta su voluntad otorgándole una autonomía funcional otorgándole poderes para buscar claramente el bien común.

2.1. Elementos del municipio

Por elementos se deben entender las partes integrantes de un todo. Los elementos del municipio se encuentran contenidos en el Código Municipal, Decreto 12-2002, del Congreso de la República de Guatemala.

Artículo ocho el cual establece: “Como elementos básicos que deben de integrar un municipio están la población, territorio, autoridad ejercida en representación de los

habitantes, comunidad organizada, capacidad económica, orden jurídico municipal y el derecho consuetudinario del lugar y el patrimonio del municipio.”

El autor Abel Alcántara Pérez establece que los elementos de un municipio son:

a) La población: “Es el elemento más importante del municipio, porque un territorio sin habitantes no puede ser municipio; la población municipal es un conjunto de seres humanos con el ánimo de permanencia, asentados en un territorio específico y relacionado en razón de vecindad.”¹¹

La población del municipio, según el Decreto 12-2002, del Congreso de la República de Guatemala, en su Artículo 13 establece: “puede clasificarse en vecinos y transeúntes. Los vecinos en guatemaltecos de origen, guatemaltecos, y extranjeros residentes y extranjeros turistas. En fin, con el solo hecho de estar como transeúnte dentro de un municipio o con la calidad de vecino constituyen la población del mismo.”

b) El territorio: “Es el ámbito espacial de vigencia del orden jurídico municipal y de asentamiento de la población, este espacio territorial debe ser propio y exclusivo, no se puede confundir con el territorio de otros municipios. Pero este territorio es parte del territorio del Estado de Guatemala, por ser el municipio una institución autónoma

¹¹ Alcántara Pérez, Abel. **Necesidad de fortalecer el servicio público municipal de recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos en el municipio de Mazatenango, departamento de Suchitepéquez.** Pág. 7.

por razones de una administración descentralizada, que es base de la división territorial del Estado, sin territorio propio no puede existir municipio.”¹²

Al darle ese reconocimiento de entidad autónoma al municipio, el Estado de Guatemala le otorga facultades de independencia funcional teniendo claro que el espacio geográfico que ocupa el municipio pertenece al Estado, por lo tanto el beneficio que se adquiere es de una administración local logrando una mejor atención a los vecinos del mismo.

- c) La autoridad: “En el entendido de lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 152 de que el poder viene del pueblo y que únicamente lo delega para su ejercicio en las instituciones estatales, el poder es un elemento esencial, aun cuando inmaterial, pero se materializa por la capacidad que tienen las autoridades municipales de tomar e imponer, las decisiones obligatorias para toda su población. El ejercicio del poder municipal es autónomo y se deposita en autoridades de gobierno municipal.”¹³

Esto se basa en el reconociendo de un sistema de organización administrativa que consiste en crear un órgano administrativo, dotándolo de personalidad jurídica y otorgándole independencia en cuanto a funciones de carácter técnico y científico, pero con ciertos controles del Estado.

- d) La comunidad organizada: “La organización comunitaria, que es la organización que realizan los de tipo civil, no lucrativas, que tiene vida jurídica para colaborar con el desarrollo del municipio. Esta comunidad toma mayor relevancia con el Decreto

¹² **Ibid.**

¹³ **Ibid.** Pág. 8.

11-2002 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de los Consejos de Desarrollo Urbano y Rural.”¹⁴

Cuando hablamos de una comunidad organizada, nos referimos a un Gobierno, un Estado y un pueblo que orgánicamente deben cumplir una misión común. Para que ello suceda, es menester primero establecer esa misión, luego ordenarse adecuadamente para cumplirla, disponiendo de una organización objetiva, simple, pero eficaz y estable, aunque animada por un alto grado de perfectibilidad. Uno de los errores más frecuentes de la organización es la falta de objetividad.

e) La capacidad económica: “Cuando el Artículo número ocho del Decreto 12-2002, Código Municipal, establece que uno de los requisitos del municipio es la capacidad económica, se refiere a la capacidad de los habitantes para aportar, a través de los arbitrios y tasas municipales, para el sostenimiento operativo del municipio, como también para la realización de obras de infraestructura y prestación de los servicios públicos que requiere su población.”¹⁵

Cuando se menciona la capacidad económica hace referencia no solo a la capacidad de los vecinos del mismo, sino de los recursos que cuenta el municipio para poder autofinanciarse recordando que tienen dependencia también del presupuesto general de ingresos y egresos del Estado.

Otro de los elementos que contiene el municipio es el elemento teológico, que consiste velar porque se cumplan los fines y deberes del Estado que consisten en el bienestar

¹⁴ *Ibid.* Pág. 9.

¹⁵ Alcántara Pérez. *Op. Cit.* Pág. 9.

general o bien común, en ejercer y defender la autonomía municipal; velar por la integridad del territorio, el fortalecimiento de su patrimonio económico y la preservación de su patrimonio económico, natural y cultural; promover la participación sistemática, efectiva, voluntaria y organizada de sus habitantes

2.2. La municipalidad y su administración

“La Municipalidad es el ente del Estado responsable del gobierno del municipio, es una institución autónoma, es decir, no depende del gobierno central. Se encarga de realizar y administrar los servicios que necesitan una ciudad o un pueblo. Una función importante de la Municipalidad es la planificación, el control y la evaluación del desarrollo y crecimiento de su territorio. También se presta especial atención a los aspectos sociales y a buscar contribuir a mejorar la calidad de vida de los vecinos.”¹⁶

La administración municipal es la actividad que realiza el gobierno municipal, en la prestación de bienes y servicios públicos para satisfacer las necesidades, garantizando los derechos de la población que se encuentra establecida en un espacio geográfico determinado, en los términos que prevén las disposiciones jurídicas que regulan la administración municipal.

¹⁶ <http://mu.muniguate.com/index.php/categoryblog/es-una-municipalidad> (Consultado: 18 de agosto de 2015)

En la Constitución Política de la República de Guatemala, tenemos el fundamento constitucional del municipio en el cual, el Estado le otorga no solo la personalidad jurídica sino también los poderes que necesite para poder establecer un orden jurídico en determinado territorio, claro está que el municipio es más que un órgano administrativo es el instrumento que utiliza el Estado para manifestar su voluntad, esta autonomía que le otorga la ley es el medio o facultad que tiene el municipio a través del pueblo para poder elegir a sus propias autoridades logrando con esto manifestar claramente que el poder proviene del pueblo como expresión de la soberanía.

2.3. Autonomía municipal

Es un concepto que genera grandes reticencias por parte del poder central, al concebirla como una amenaza para la integridad y unidad del territorio nacional. Dicha autonomía ha sido una constante reivindicación desde las autoridades locales en los últimos años, lo que ha dado a múltiples concepciones de la misma. Por ello, creemos necesaria una definición de lo que entendemos por autonomía local.

Es el derecho que tienen los municipios a gobernarse libremente y administrarse del modo que se convengan dentro de su propia esfera y para sus fines propios. Dicha autonomía tiene un límite; así la autonomía no debe concebirse como unos grupos de municipios aislados e independientes completamente del Estado y del resto de entidades subnacionales, sino que debe entenderse dentro del marco en el que se

constituyen dichos municipios. Es decir, “la autonomía se manifiesta en tanto que el municipio es independiente para la configuración de sus mecanismos de organización y gestión, siempre dentro de la estructura estatal en la que se encuentra encuadrado.”¹⁷

La autonomía municipal es una cualidad compuesta de un conjunto de potestades y competencias emanadas de la Constitución Política de la República de Guatemala y del Decreto 12-2002, del Congreso de la República de Guatemala, los cuales son ejercidas debidamente por el Gobierno Municipal, dentro los límites de sus secciones territoriales legalmente reconocidos.

Podríamos mencionar que la autonomía municipal consiste en la potestad normativa, fiscalizadora ejecutiva, administrativa y técnica ejercida por el gobierno municipal en el ámbito de su jurisdicción territorial y de las competencias establecidas por ley.

La autonomía municipal, presupone la descentralización política y económica del gobierno central, la democracia y la libertad, son el requisito básico para decidir y actuar con responsabilidad en la vida pública y privada. Esto difiere de lo conceptualizado en cuanto a soberanía, puesto que no se refiere la autonomía del municipio, a poder constituir sus leyes propias diferentes a las del estado, aunque si puede establecer reglamentos especialmente formuladas en materia municipal. El municipio es

¹⁷ Navarro Vicente, Marc. **Autonomía y participación como elementos esenciales para la gobernabilidad democrática local.** Pág. 2.

autónomo, pero no del todo, constitucionalmente es libre, pero no se le otorga soberanía alguna.

Autonomía se puede definir como el “Estado y condición del pueblo que goza de entera independencia política. Potestad de que, dentro del Estado, pueden gozar municipios, provincias, regiones u otras entidades de él para regir intereses peculiares de su vida interior, mediante normas y órganos de gobierno propios. Pero en éste último sentido, la autonomía supone la unidad de los entes autónomos dentro del Estado único. Se trata simplemente de una descentralización administrativa y política, que no debe confundirse con lo que en un Estado federal representan las provincias o Estados miembros, que son no autónomos, sino independientes, salvo en las facultades a que hayan renunciado para delegarlas en el Estado federal.”¹⁸

“Es el derecho que tienen las comunidades legalmente constituidas, para que, dentro de las esferas de sus competencias, elija libremente a su gobierno municipal, en una entidad con personalidad jurídica propia; y se otorgue sus propias normas internas y generales de convivencia social y comunal; resuelva sus asuntos propios sin la intervención de los otros organismos del Estado; además, que cuente con la potestad de generación de sus propios tributos y la libre disposición de sus recursos; estas prerrogativas deben estar definidas y determinadas plenamente en la Constitución Política de la República de Guatemala.”¹⁹

¹⁸OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias políticas, jurídicas y sociales**. Pág. 112.

¹⁹ Calderón. **Op. Cit.** Pág. 214.

Es en la doctrina donde se genera la contraposición de criterios al definir la autonomía, ya que en nuestra legislación se le da la calidad de autónomo al municipio, por lo que dicha connotación no prejuzga sobre las particularidades necesarias para considerar si un órgano es o no autónomo, persiguiendo con esto, darle seguridad jurídica a las actuaciones de aquel órgano administrativo público, al que la Constitución Política de la República de Guatemala le otorga dicha calidad.

La gran tendencia de los Estados modernos es la de lograr la descentralización de la administración pública y en buena medida los municipios llevan esta tendencia a través de la autonomía. Ya han quedado obsoletas las teorías que propugnan por una administración pública centralizada, la que siempre ha traído como consecuencia dificultades para cualquier Estado, es por ello que se ha visto en la necesidad de descentralizar algunas de sus funciones delegándolas en representantes locales municipalidades.²⁰

Al establecer los elementos que constituyen el Estado vemos que es parte esencial la organización y dentro de ella la administración pública, nuestro sistema reconoce la forma de administración tanto centralizada, desconcentrada, descentralizada y autónoma esta otorgada al municipio con carácter constitucional, estableciendo competencia administrativa y jerarquía administrativa logrando con ello que dicha actividad de administrar municipal logre los fines para lo que fue creado el municipio.

²⁰ **Ibid.** Pág. 207.

El concepto de autonomía municipal no puede descansar sobre un único concepto científico preciso. El mismo ha perdido toda conexión con su origen filosófico jurídico y, al haberse incorporado plenamente en el vocabulario ordinario, ha perdido gran parte de su significación precisa. “No existe, por tanto, un concepto general de autonomía, comúnmente aceptado entre los juristas, del cual se pueda deducir la totalidad de su desarrollo legal, cuando dicho concepto se incorpora en una Constitución para una determinada administración pública.”²¹

La autonomía municipal excluye los controles administrativos de oportunidad de otras administraciones públicas sobre la actividad de los municipios, y únicamente serán admisibles los controles de legalidad realizados por los tribunales y perfectamente determinados en la legislación de régimen local. “Esta exclusión radical de controles administrativos sólo la garantiza la autonomía local cuando los municipios actúan ejerciendo competencias propias y no cuando realizan competencias delegadas por el Estado, como las previstas en el Artículo 134 de la Constitución Política de la República de Guatemala.”²²

²¹ Albi Fernández, Fabio Alejandro. **La crisis del municipalismo**. Pág. 34.

²² Hernández Palma, Antonio. **Derecho municipal**. Pág. 211.

2.4. Características de la autonomía municipal

Se puede hacer un resumen doctrinario de las características indispensables, para poder considerar que un órgano administrativo es autónomo, y para el efecto se describen a continuación:

- a) Independencia financiera y autofinanciamiento,
- b) Independencia técnica y política,
- c) Patrimonio propio,
- d) Facultad para emitir sus propias leyes,
- e) Facultad para dictar sus propias normas internas, y
- f) Facultad para elegir a sus autoridades.

Características principales del principio constitucional de autonomía municipal:

- a) Exclusión: La autonomía municipal excluye los controles administrativos de oportunidad de otras administraciones públicas sobre la actividad de los municipios, y únicamente serán admisibles los controles de legalidad realizados por los tribunales y perfectamente determinados en la legislación de régimen local.

Esta exclusión radical de controles administrativos solo la garantiza la autonomía local cuando los municipios actúan ejerciendo competencias propias y no cuando

realizan competencias delegadas por el Estado; como las previstas en el Artículo 134 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

- b) **Autonomía municipal como garantía de un mínimo competencial:** La Constitución Política de la República de Guatemala no llega a concretar un ámbito material mínimo de competencias locales, de manera que su determinación se remite a las leyes ordinarias.

Pero estas leyes no tienen absoluta libertad para atribuir o substraer competencias a los municipios. Como en el caso presente, la Constitución Política de la República de Guatemala ha contemplado la autonomía local para los municipios. La legislación municipal y la legislación en consecuencia, se encargan de atribuir competencias a los municipios para gestionar actividades y servicios en el ámbito de los intereses locales.

- c) **Autonomía y capacidad de organización:** La autonomía comporta el reconocimiento de una capacidad de organización por parte de las entidades que la tienen atribuida en la Constitución Política de la República de Guatemala. Es decir, las administraciones autónomas han de poder desarrollar mediante sus propios reglamentos y ordenanzas la estructura orgánica y funcional más adecuada a sus necesidades singulares. La potestad de organización municipal, en el marco de lo que fijan las Normas jurídicas guatemaltecas, debe poder desarrollarse por parte de los municipios.

- d) **Autonomía y suficiencia económica:** De poco les servirá a los municipios la autonomía si esta no va acompañada de los recursos económicos necesarios para el ejercicio de las competencias inherentes a la misma. En la Constitución Política de la República de Guatemala se establece que las haciendas municipales deberán

disponer de recursos para poder realizar las obras y prestar los servicios que le sean necesarios al municipio y establece, también, limitaciones derivadas del principio de legalidad tributaria para la fijación de tributos por parte del municipio.

Se contempla en dicha normativa la participación de los municipios en los presupuestos del Estado fijada en un diez por ciento de los ingresos de la misma. Consecuentemente, la existencia de una participación de las haciendas municipales en los ingresos estatales es constitucionalmente necesaria, atendiendo a los términos en que señale.

Ahora bien, la determinación de su importe es discrecional ya que depende de lo que el Estado haya decidido recaudar e ingresar en vinculación a las necesidades efectivas de recursos económicos que precisan los municipios, con lo que tampoco en esta materia puede decirse que la Constitución Política de la República de Guatemala garantice con plena efectividad el principio de suficiencia financiera, que dependerá del desarrollo legislativo de las haciendas municipales y de las leyes de presupuesto estatales anuales.

e) Protección jurisdiccional de la autonomía local: No puede decirse que esta sea efectiva si la propia Constitución Política de la República de Guatemala no establece cauces para que los municipios puedan reaccionar jurisdiccionalmente contra normas y decisiones de otras administraciones públicas que invadan la autonomía municipal constitucionalmente garantizada.

Todos estos elementos que integran la autonomía municipal, evidentemente no definen un poder soberano del municipio dentro del Estado, pero la proclamación constitucional del principio de autonomía municipal tiene importantes consecuencias

para la capacidad de actuación del municipio, que impiden que dichos entes pueden estar jerárquicamente subordinados y tutelados por la administración estatal.

Los principios constitucionales de descentralización administrativa y autonomía municipal configuran a los municipios como entes autónomos en el ámbito de su respectivo interés, definidos previamente en las leyes municipales y sectoriales del Estado, sin que, en ningún caso puedan regular dichas leyes un municipio como ente no autónomo dependiente de la administración estatal.

2.5. Fundamento jurídico de la autonomía municipal

En los sistemas democráticos, el municipio se configura como un ámbito esencial de participación ciudadana en la gestión de los asuntos públicos y en la actividad política del país, que no queda, limitada a la representación general del Parlamento estatal. Esto en beneficio de la población que radique en determinado territorio, otorgándole facultades de decisión al momento de elegir a sus propias autoridades, basados en los derechos que tiene todo ciudadano de elegir y ser electo.

En Guatemala existen varios ordenamientos jurídicos en los que se establecen la autonomía municipal, siendo los siguientes:

a. **Fundamento constitucional:** Dentro del contexto de la Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 253 establece, que los municipios de la República de Guatemala, son instituciones autónomas.

Entre otras funciones le corresponde:

- ✓ Elegir a sus propias autoridades,
- ✓ Obtener y disponer de sus recursos; y,
- ✓ Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios.

De relevante importancia es este hecho, en el que la Constitución Política de la República de Guatemala concede autonomía a los municipios, es decir, que les reconoce la capacidad para elegir a sus autoridades y de ordenar, atendiendo el principio de descentralización que recoge en su Artículo 224, parte importante de lo que son asuntos públicos, pero eso, en manera alguna, significa que tengan carácter de entes independientes al margen de la organización y control estatal. Por consiguiente, las municipalidades no están excluidas del acatamiento y cumplimiento de las leyes generales, como lo expresa el Artículo 154 constitucional.

Cuando la Constitución Política de la República de Guatemala se refiere a que una de las funciones de los municipios consiste en atender los servicios públicos locales, se está refiriendo a una independencia técnica, la cual se puede considerar como una

característica de la autonomía; de igual forma cuando se refiere al cumplimiento de sus fines propios, estamos ante la independencia política, que también puede considerarse como otra característica de la autonomía.

b. Autonomía municipal en el Código Municipal: El Artículo tres del Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala menciona lo relacionado a la autonomía de los municipios, el cual literalmente establece: “Autonomía. En ejercicio de la autonomía que la Constitución Política de la República garantiza al municipio, éste elige a sus autoridades y ejerce por medio de ellas, el gobierno y la administración de sus intereses, obtiene y dispone de sus recursos patrimoniales, atiende los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción, su fortalecimiento económico y la emisión de sus ordenanzas y reglamentos. Para el cumplimiento de los fines que le son inherentes coordinará sus políticas con las políticas generales del Estado y en su caso, con la política especial del ramo al que corresponda. Ninguna Ley o disposición legal podrá contrariar, disminuir o tergiversar la autonomía municipal establecida en la Constitución Política de la República.”

Asimismo, el Artículo siete del Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala establece: “El municipio en el sistema jurídico. El municipio, como institución autónoma de derecho público, tiene personalidad jurídica y capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones, y en general para el cumplimiento de sus fines en los términos legalmente establecidos, y de conformidad con sus

características multiétnicas, pluriculturales y multilingües. Su representación la ejercen los órganos determinados en este Código.”

c. Autonomía municipal en la Ley General de Descentralización: La Ley General de Descentralización, Decreto 14-2002 del Congreso de la República de Guatemala reconoce la autonomía de los municipios como un principio orientador del proceso de descentralización del Organismo Ejecutivo, por lo que el objeto de dicha ley consiste en desarrollar el deber constitucional del Estado, de promover en forma sistemática la descentralización económica administrativa, para lograr un adecuado desarrollo del país, en forma progresiva y regulada para trasladar las competencias administrativas, económicas, políticas y sociales del Organismo Ejecutivo, al municipio.

Por lo anterior se puede establecer que las municipalidades son órganos administrativos, destinatarias del poder de decisión, la titularidad de la competencia, las funciones, los recursos de financiamiento para la aplicación de las políticas públicas nacionales, tal y como lo preceptúa el Artículo dos de la Ley General de Descentralización, Decreto 14-2002 del Congreso de la República de Guatemala.

Después de observar lo establecido en la legislación guatemalteca y comparado con lo que la doctrina nos establece, podemos inferir que legalmente está definida la autonomía para darle certeza y seguridad jurídica a las actuaciones de los municipios; no obstante, podemos decir que técnicamente no existe la autonomía municipal, toda

vez que el municipio no llena la totalidad de las características para considerarse como autónomo, pues estos dependen económicamente del gobierno central; es decir, su patrimonio es insuficiente para cumplir con sus objetivos y fines propios del municipio.

CAPÍTULO III

3. Ley de Tránsito

Hoy en día manejar un vehículo se ha vuelto una necesidad más que un privilegio y esto conlleva la responsabilidad de conducir conforme a lo que establece la ley; el problema es que muchos nos guiamos únicamente por lo que nos manda la lógica de lo correcto e incorrecto. Además, como es ya sabido por muchos, hay veces en que las autoridades se valen de esta deficiencia informativa para abusar de sus poderes y exigirnos requisitos ilegales o imponernos multas por infracciones inexistentes.

El objeto de la creación de la normativa de tránsito es para contribuir al desarrollo nacional, a través de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, mediante la formulación y aplicación de leyes, normas, políticas, planes, programas y proyectos que garanticen la satisfacción de los usuarios. Establecido como un deber fundamental del Estado, garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados con el mismo se concentran en las ciudades, como consecuencia del crecimiento de la población y el número de vehículos.

Esta Ley regula todo lo relacionado con el tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas por leyes especiales.

3.1. Fines de la Ley de Tránsito

El sistema de tránsito tiene como finalidad ordenar, transformar y orientar el sector hacia su pleno desarrollo. Asimismo, la ejecución de la infraestructura que se requiere para operarlo eficientemente, y finalmente la coordinación de los órganos competentes del Poder Público, en la rectoría, planificación y control del tránsito.

Como finalidad esencial de la Ley de Tránsito, es establecer un lineamiento por el cual los conductores y peatones tengan una guía por medio de la cual se puedan desenvolver en el ámbito de transitar, la finalidad de toda norma es preventiva esto quiere decir, disminuir los daños a personas y bienes en la vía pública, mediante la prevención de accidentes.

3.2. Infracciones

Las infracciones de tránsito se encuentran reguladas dentro de la normativa jurídica guatemalteca en la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de

Guatemala, específicamente en el Artículo 30 el cual establece: “infracciones de tránsito, constituye infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en esta ley y su reglamento, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos.” Cuando la infracción no esté específicamente contemplada, se sancionará con amonestación o multa, conforme lo norma esta ley; y se impondrá sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo.

El Artículo 31 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala establece: “cuando se trate de infracciones cometidas por un conductor la autoridad le entregará la papeleta de aviso debidamente habilitada por el Departamento de Tránsito o la municipalidad, según el caso, en la cual especificara la infracción cometida, el artículo transgredido y la sanción impuesta. Si se trata de un vehículo dejado en la vía pública, cuyo conductor no se encuentra presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso mencionada en el párrafo anterior en el vehículo en un lugar visible y seguro.”

Cuando la norma establece las infracciones de tránsito tenemos que tener clara que lo maneja de una forma administrativa en primer orden teniendo claro que la responsabilidad puede variar de acuerdo al alcance de daños que se puede dar en el accidente de tránsito en los cuales pueden llegar a responsabilidad penal conjuntamente con las responsabilidad civil, esto da lugar por la falta de observancia de parte del conductor como del peatón al transitar en las calles o avenidas.

3.3. Sanciones

Hablamos de sanción al resultado de la infracción de tránsito, implica el incumplimiento de la normativa vigente en cuanto a circulación de los automóviles y que tiene como resultado una sanción administrativa, aunque, en aquellos casos en los que se haya incurrido en una falta grave, la sanción que se aplicará puede corresponder al orden penal, incluso determinando la detención y prisión del automovilista que haya protagonizado el incidente de tránsito. Dentro de este tipo de infracción se incluyen todas aquellas promovidas por los vehículos de corriente circulación.

“La sanción es una imposición por la Administración, en el ejercicio de la potestad sancionadora, de una multa pecuniaria al responsable de una infracción administrativa, las sanciones administrativas pueden ir acompañadas de medidas resarcitorias destinadas a reparar el daño causado. Asimismo, mediante acuerdo motivado podrán adoptarse medidas provisionales destinadas a asegurar la eficacia de la resolución final que pueda recaer.”²³

La misma normativa jurídica, Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala señala dentro del contexto y parte conducente cuales son las sanciones en las que un conductor puede incurrir y que puede ser emitida por la autoridad competente.

²³ <http://enciclopedia-juridica.biz14.com/d/sanciones-administrativas/.htm> (Consultado: 10 de octubre de 2016)

3.4. Amonestaciones y multas

El término multa es el que se utiliza regularmente para hacer referencia a aquellas sanciones que se pueden aplicar en diferentes tipos de situaciones pero que normalmente se vinculan a errores cometidos en la vía pública, más específicamente a través del tránsito. Las multas varían de acuerdo al tipo de error cometido, así como también a las características del que lo cometió; es decir, si tiene antecedentes o no, de las circunstancias en las que se cometió ese acto y las posibles consecuencias, siempre y cuando las mismas sean observables.

En cierto modo, la multa también puede ser entendida como un castigo que se aplica para generar conciencia sobre las personas y así evitar que los actos erróneos se vuelvan a cometer en cambio la amonestación en el ámbito de aplicación en tránsito se refiere más a una forma de prevención para no cometer o que no se repita un comportamiento indeseable.

El órgano administrativo competente para emitir una amonestación o multa es la municipalidad o la policía municipal de tránsito o PMT; delegada por el Consejo Municipal para dicha función, así como de la regulación por medio de los Juzgados de Asuntos Municipales en la representación jurídica de la institucionalidad.



El Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, establece las siguientes multas en diferencia a la gravedad y el pago de la misma siendo las siguientes:

Artículo 180 del Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, establece: “Se aplicará multa de cien quetzales, en los casos siguientes:

- a) Por no tener las bicicletas y moto bicicletas, el equipamiento básico en óptimas condiciones de funcionamiento, según el presente Reglamento.
- b) Por no respetar las señales de tránsito, siguientes,
 - ✓ No vehículos.
 - ✓ Silencio.
 - ✓ Ceder el paso.
 - ✓ No virar o girar a la derecha.
 - ✓ Virar a la derecha o izquierda.
 - ✓ Velocidad mínima; y,
 - ✓ Siga de frente.
- c) Por circular en el arcén sin causa justificada.
- d) Por no facilitar la incorporación al tránsito a otros vehículos.
- e) Por no utilizar las señales de tránsito correspondientes al virar o girar, cambiar de sentido, cambiar de carril, desacelerar y retroceder.
- f) Por no respetar el derecho preferente a rebasar.
- g) Por circular sin casco protector.

- h) Por utilizar en casos no previstos en el presente Reglamento, advertencias auditivas o avisos luminosos: y.
- i) Por conducir utilizando auriculares conectados y aparatos receptores o reproductores de sonido o utilizando teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares.”

Artículo 181 del Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, establece: “Se aplicará multa de doscientos quetzales, en los casos siguientes:

- a) Por circular sin portar la tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma.
- b) Por portar las placas de circulación en lugares no autorizados.
- c) Por no portar licencia de conducir.
- d) Por no tener los vehículos automotores, con excepción de las motobicicletas, el equipamiento básico según el presente Reglamento.
- e) Por utilizar un vehículo para aprendizaje o pruebas prácticas, sin las especificaciones que establece el presente Reglamento.
- f) Por producir sonidos o ruidos estridentes exagerados o innecesarios, por medio de los propios vehículos, escapes, bocinas u otros aditamentos.
- g) Por transportar carga en forma inadecuada y peligrosa, o por transportarla constituyendo obstáculo para los demás usuarios de la vía pública.
- h) Por no señalizar la carga que se transporta y que sobresale, de día y de noche.....”

Artículo 182 del Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, establece: "Se aplicará multa de trescientos quetzales, en los casos siguientes:

- a) Por conducir con licencia vencida.
- b) Por no tener el vehículo de transporte colectivo, identificación del conductor.
- c) Por tirar o lanzar basura u otros objetos a la vía pública, desde un vehículo estacionado o en marcha. El conductor pagara el monto de esta multa.
- d) Por circular con vehículo sin escape o sin silenciador.
- e) Por producir sonidos o ruidos estridentes exagerados o innecesarios, por medio de los propios vehículos, bocinas, altavoces u otros aditamentos, en áreas residenciales, hospitales y sanatorios, o en horas de la noche....."

Normalmente, en el tránsito o en la vía pública, los errores que se cometen pueden generar consecuencias muy graves no sólo en los que los cometen, sino también en terceros que se ven directamente afectados por la situación particular. Hoy en día, acciones como cruzar un semáforo en rojo, ir a mayor velocidad de la permitida, conducir alcoholizado, no respetar los cruces apropiados, no conducir con cinturón de seguridad o hacerlo hablando por celular son algunas de las faltas viales más comunes y que más se castigan, especialmente porque todas ellas pueden generar trastornos severos, todo esto se da por falta de interés de las autoridades como de la sociedad por no observar los lineamientos que establece la ley en materia de tránsito.

3.5. Retención de documentos

Los documentos se pueden definir como, cualquier medio en el que información de cualquier tipo es registrada, ya sea papel o imágenes digitales; por su parte, los registros se pueden definir como, información creada, recibida y mantenida como evidencia y como información, tanto para obligaciones legales como para el negocio en sí.

Tomando en cuenta lo siguiente sobre la retención de documentos, en el aspecto de tránsito podemos determinarla como, la facultad otorgada por la ley a una determinada institución para regular el tránsito en un determinado espacio territorial como lo es el municipio.

La retención de documentos se encuentra regulada en el Artículo 33 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala establece: "existe o hay retención de documentos, en los casos en que se consideren infracciones administrativas y que las mismas correspondan sancionar al departamento de tránsito o a la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales, en su caso, retener la licencia de conducir e imponer una multa conforme al Artículo 32 de esta Ley, en los casos siguientes:

a) Cuando al conductor se le haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia;

b) Al conductor que hubiere acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago.

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

Esta facultad que le es atribuida a las autoridades de poder retener documentos con la finalidad de lograr regular la actitud de los conductores, los cuales han violentado una norma de tránsito con el fin de que se aplique la norma establecida para estos casos, ha sido definido como la tendencia a garantizar el cumplimiento de una obligación.

3.6. Suspensión de la licencia de conducir

Una licencia de conducir suspendida es la pérdida temporaria de los privilegios de manejo y es menos severa que la revocación de la licencia, una licencia de conducir revocada es una acción formal para dejar sin derechos que otorga la misma, la normativa vigente en nuestro ordenamiento establece la cancelación como forma de vetarle el derecho de manejo al portador de la misma. Es una sanción que la autoridad de tránsito puede imponer al infractor de la ley o reglamento de tránsito al momento de la infracción.

La suspensión de la licencia de conducir está regulada en el Artículo 40 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, establece: “Suspensión de la licencia de conducir. El departamento de tránsito o la municipalidad respectiva, a través del juzgado de asuntos municipales, podrá suspender la vigencia de la licencia, cuando su titular haya sido amonestado administrativamente cinco veces o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción. La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijará de uno a seis meses.”

Lo que hace referencia esta normativa consultada es la reincidencia o la habitualidad del conductor de no respetar la normativa de tránsito, esta reincidencia debe de ser castigada con una suspensión de la licencia logrando con ello mandar un mensaje a la población que si son reincidentes en violentar las normas de tránsito será suspendida la licencia para poder conducir cualquier tipo de vehículo, buscando la prevención de accidentes de tránsito.

3.7. Faltas y delitos

Desde el punto de vista jurídico puede decirse que en el derecho una falta es una infracción, ya sea voluntaria o culposa considerada de menor gravedad, de una norma, mientras que el delito será la acción u omisión que conlleva un hecho antijurídico o la

violación de una norma legal considerado de mayor gravedad, al cual le corresponde una sanción o pena establecida en la ley. Respecto a este tipo de acciones la legislación guatemalteca regula que son faltas y delitos de tránsito.

El Artículo 43 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, establece: "Faltas y 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."

El problema de la diferencia entre delito y falta técnicamente radica en la manera como será sancionada la conducta, claro está que un falta se considera de menor gravedad mientras tanto un delito es considerado de mayor gravedad, la norma estable

claramente la forma como se deberá de aplicar, considerando cada uno de los requisitos que se deben de cumplir para determinar si es falta o delito.

3.8. Depósito

El término depósito hace referencia a un espacio físico o lugar donde se depositan, se dejan o se mantienen a resguardo un tipo de objetos. El depósito puede pertenecer a una persona, a una empresa, pero también puede pertenecer a una institución como lo establece nuestra normativa jurídica.

Respecto a la consideración de los depósitos, la legislación determina que estos son nacionales o municipales. El Artículo 36 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, establece: “Depósitos nacionales y municipales. Se crean los depósitos de gobernación y/o municipales, como dependencias administrativas del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional o del juzgado de asuntos municipales, según el caso. Como personal auxiliar se integrarán con un administrador y el personal administrativo que fuera necesario.”

Es decir depósito, en este caso de vehículos es el espacio territorial que cuenta una institución pública sea esta gubernamental o municipal para la detención y resguardo de evidencia de un accidente de tránsito, como facultad que le otorga la ley. Teniendo

claro que mediante se tenga la custodia de los vehículos se debe de llevar un proceso en el Juzgado de Asuntos Municipales para determinar la responsabilidad de cada uno de las personas que tuvieron relación con el accidente de tránsito.

3.9. Vehículos incautados

La normativa jurídica vigente hace referencia a la incautación de vehículos como la potestad que tiene una institución pública de tomar posesión de un bien mueble, vehículo, de una persona con el fin de sancionarlo por el comiso o violación de una norma de tránsito logrando con ello unos de sus fines, que es la regulación del tránsito en determinado espacio territorial.

Respecto a la consideración de los vehículos incautados la legislación determina que estos son nacionales o municipales, la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala en el Artículo 37, establece: "Disposición de bienes incautados o de vehículos abandonados. Los vehículos, chatarra o cosas incautadas o vehículos dejados en la vía pública que hayan causado abandono conforme el párrafo segundo del Artículo 35 de esta Ley, se venderán en pública subasta, o se adjudicarán al Ministerio de Gobernación o a las municipalidades, según corresponda, si después de seis meses de haberse incluido su descripción en los avisos colocados por la autoridad de tránsito en lugares visibles y públicos de sus oficinas nacionales,

departamentales, municipales u otras, según el caso, no fueren reclamados por sus propietarios o legítimos tenedores.”

Respecto a la facultad de poder de detención y disposición de los vehículos incautados la norma le da facultad en primer lugar de tomar posesión y si los dueños no realizan los trámites respectivos para su devolución, el ente administrativo podrá ponerlo en pública subasta de cierta forma para poder obtener utilidad para la determinada institución.

3.10. Devolución de vehículos

Hace referencia al procedimiento administrativo por medio del cual un particular puede solicitar la devolución de su vehículo, cumpliendo con los requisitos que estable la normativa vigente, dicho trámite debe de realizarse personalmente. Respecto a la consideración de la devolución de los vehículos la legislación determina que estos son nacionales o municipales.

La Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala en el Artículo 38 establece: “Devolución de vehículos. Para reclamar un vehículo, chatarra o cosa, dentro de los seis meses siguientes al del primer aviso de su incautación, el propietario o legítimo tenedor deberá acreditar fehacientemente ante la autoridad dicha

condición y pagar las multas, recargos y gastos correspondientes hasta el día del efectivo retiro del vehículo, chatarra o cosa.”

Cuando no se compruebe fehacientemente la propiedad del vehículo, chatarra o cosa, la autoridad respectiva dará audiencia a todos los interesados y resolverá, en definitiva. En contra de esta resolución se podrá interponer recurso de revocatoria, si se trata de una resolución emitida por el jefe del departamento de tránsito y se trata, del juez asuntos municipales cabrán los recursos previstos por el Código Municipal. Si no fuere posible establecer la propiedad de los vehículos, estos pasarán, sin más trámite a propiedad de la autoridad que los hubiere incautado, quien dispondrá de ellos en pública subasta.

CAPÍTULO IV

4. Implementación de la normativa para autorización y circulación de moto taxis en la ciudad de Guatemala

Los moto taxis son un nuevo medio de transporte público, su implementación se llevó a cabo porque la cobertura del transporte público era limitada, desde entonces no han parado de crecer tanto en número de moto taxis, como en usuarios y clientes. Actualmente se utiliza como un servicio de enlace entre lugares dentro de un mismo territorio. Los moto taxis representan un beneficio para los usuarios gracias a que son de bajo costo, cubren las carencias del transporte público y acortan las distancias.

En la actualidad hay varios puntos de vista en la forma de definición de este tipo de transporte público, debido a que por su naturaleza, hay de diferentes capacidades, estilo, cilindraje y uso que se les da a los mismos.

Las características físicas de los moto taxis son: vehículos de tres ruedas, ligeros, rápidos y fáciles de estacionar, favorecen a que el usuario pueda recorrer trayectos cortos en menor tiempo. La velocidad máxima promedio de este transporte es de 80 kilómetros por hora y pueden llevar hasta tres pasajeros en la parte trasera. Los riesgos más frecuentes por el uso y la proliferación de los moto taxis son los accidentes de tránsito. Además las únicas dos medidas de seguridad para el conductor son el casco y

cinturón de seguridad, y por lo regular estas no son utilizadas, además los pasajeros no cuentan con ningún tipo de protección.

El moto taxi se incorporó al transporte público y se convirtió en una herramienta de trabajo para muchas personas, originándose una sobreoferta del servicio, que ha desencadenado en la disminución de la calidad del servicio, rebaja de tarifas, baja rentabilidad del negocio, falta de mantenimiento a las unidades, competencia desleal, etc. Lo que conlleva al panorama actual que se manifiesta a través de un alto grado de informalidad, alto riesgo de accidentes de tránsito y contribución a empeorar las condiciones ambientales.

La necesidad de implementar una normativa específica para la autorización y circulación de los moto taxis coadyuvaría a mejorar las formas como se presta este servicio público en la actualidad, teniendo claro que hoy en día se aplica una normativa de tránsito general.

La implementación de esta normativa de tránsito requiere determinar claramente las necesidades que requiere los usuarios, teniendo en claro que las municipalidades por medio de su policía municipal de tránsito o PMT, tienen la potestad de aplicar la normativa, este análisis requiere que nuestras instituciones soliciten a las autoridades competentes reformas a la Ley de Tránsito existente o la creación de una, para

establecer las necesidades de seguridad que requiere la prestación de este servicio público de moto taxis.

El Artículo dos de la Constitución Política de la República de Guatemala establece: “Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral.” En base a este principio constitucional se establece que es obligación del Estado poder proporcionar las normativas necesarias para regular toda forma de conducta de las personas y en este caso establecer una normativa específica de tránsito que regule la autorización y circulación del servicio público de moto taxi, como imperativo constitucional la seguridad y desarrollo integral de la persona.

4.1. Análisis de la normativa vigente que se aplica en general

Actualmente no existe una normativa específica que regule el actuar y funcionamiento de los moto taxis en Guatemala lo cual provoca una serie de abusos y desordenes en los preceptos de seguridad que estos deben de brindar al pasajero del servicio, así como de los antecedentes de criminalidad que muchos de los conductores tienen.

Debe de considerarse la referencia de las normas actuales respecto al tránsito de vehículos en Guatemala y que de alguna forma se utiliza para regular el funcionamiento de dicho transporte de personas; siendo insuficiente en razón de las consideraciones

especificas del servicio de moto taxis, específicamente sobre los problemas básicos de seguridad tanto en el uso del vehículo de moto taxi como de las personas que las conducen.

La Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala no establece nada específico en materia de regulación de moto taxis, solo en aspectos generales en materia de tránsito. En el Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 en su Artículo siete numeral 67 establece: “Motocicleta: Vehículo automotor de dos o tres ruedas operado por manubrio.” En el Artículo 79 de la misma normativa establece: “Bicicletas y motocicletas de carga: Los conductores de bicicletas, motobicicletas y motocicletas, podrán transportar carga cuando estén especialmente acondicionadas y cumplan con lo establecido en este capítulo y con las reglas de circulación propias de su tipo.”

El uso de un vehículo como lo es el moto taxi que es utilizado para el transporte de personas no se encuentra regulado en la normativa existente como se estableció en los Artículos citados, sin embargo se le considera un medio de transporte público, siendo muy utilizado en casi todos los municipios de la República, en especial en el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala esto en solución al problema de transporte público y la creciente demanda de usuarios.

La normativa vigente no establece la existencia de un servicio de moto taxi de la forma en que se presta, y no regula además las características esenciales de seguros y funcionamiento, así como de las formas de sanciones específicas para dicho servicio.

La Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala como de su reglamento no se acopla a las limitaciones que deben darse a la prestación del servicio de moto taxis, no menciona las áreas en las cuales deben de circular ya que en algunos lugares los riesgos de que los mismos circulen sobre la carretera puede provocar un serio riesgo a la seguridad de las personas. La Ley de Tránsito, no regula el control de conductores de moto taxis, así mismo en Guatemala no existe ninguna Ley que regule y sancione a los moto taxis, siendo necesaria la creación de una Ley específica o bien una reforma a la Ley de Tránsito en donde se incluyan los aspectos necesarios, para la regulación de los moto taxis.

4.2. Aspectos negativos de la ausencia de legislación específica

La carencia de la normativa para autorización y circulación de moto taxis provoca una serie de problemas tanto en el campo legal como en la convivencia social de las personas que requieren del servicio como de quienes lo prestan sin dejar de mencionar la falta de accionar de las autoridades administrativas para sancionar cualquier problema o falta que sean cometidas.

Uno de los aspectos negativos sobre la falta de legislación específica para la regulación de moto taxis, son los abusos cometidos por los conductores los cuales devienen de mal trato a las personas o uso de expresiones acosadoras para dichas personas. Otro aspecto negativo son los riesgos a la seguridad de las personas que solicitan la prestación del servicio, y de la ausencia de medidas de control en cuanto a la contratación de conductores, siendo muchos de ellos menores de edad, que no cuentan con la pericia adecuada para el manejo de vehículos de este tipo. Así mismo otro aspecto es la ausencia de seguro de daños, daños que se puedan provocar por hechos de tránsito y que afectan la seguridad de las personas que requieren de dicho servicio.

4.3. Aspectos positivos de la creación de una legislación específica para moto taxis

En la legislación guatemalteca no existe ninguna ley que regule específicamente a los vehículos de moto taxi, por lo que es necesario la creación de una ley específica para regular la circulación de este tipo de vehículos, esto en beneficio de la población guatemalteca, tanto en seguridad para las mismas como para la prestación de un buen servicio.

Los aspectos positivos de la implementación o creación de una ley específica que regule a los moto taxis son:

- a) Permitiría conocer los aspectos generales referente a los órganos administrativos que deben sancionar la circulación de vehículos de moto taxis, así como del tipo de infracciones que se imponen actualmente y que deben de imponerse específicamente; establecer qué tipo de licencia debe tener el conductor de un moto taxi.
- b) Al crearse una normativa jurídica que regule la circulación y autorización de moto taxis permitiría determinar cuál es el proceso administrativo que se aplica en relación a las infracciones cometidas actualmente por moto taxis, ya que en la actualidad; no existe normativa específica, esto conllevaría a una mejor aplicación de sanciones como de las prohibiciones de circulación en lugares específicos.
- c) Otorgaría competencias y funciones a la municipalidad y los juzgados de asuntos municipales y de tránsito en relación a la autorización y circulación de moto taxis en Guatemala, estableciendo requisitos de registro de control de conductores y moto taxis para la prestación del servicio.
- d) Creación de un registro de conductores, estableciendo los datos personales de identificación de cada conductor para poder optar a prestar dicho servicio; registro que coadyuvaría a tener un control de los sujetos que tiene la autorización para poder prestar este servicio de moto taxis, esta iniciativa lo que pretende es que quienes prestan este servicio, sean personas y empresas idóneas, con documentación en regla, experiencia comprobada y con pólizas de responsabilidad, que le garanticen al ciudadano, que el servicio es de calidad.
- e) Examen específico para los conductores de moto taxi, previo a tener derecho a su registro para poder prestar el servicio, los interesados deberán de ser evaluados para determinar si son idóneos para poder manipular estos automotores de tres

ruedas, y establecer así qué tipo de licencia deben de tener para acreditar que tienen la capacidad para prestar este servicio entre estos exámenes se establece uno teórico y uno práctico, determinando así la idoneidad de la persona que solicita el permiso para poder manipular este tipo de transporte, como lo es el moto taxi.

- f) Creación de un seguro obligatorio para los pasajeros, los buses extraurbanos y urbanos tienen la obligación de tener una póliza de seguro de pasajeros, como también tienen la obligación de respetar los límites de velocidad, los moto taxis como tales son usados para transportar personas, siendo necesario que estos también tengan una póliza de seguro para pasajeros.
- g) Creación de un seguro obligatorio para los conductores de moto taxi, los accidentes de tránsito se dan constantemente y muchas de las veces se lleva el costo de la vida de las personas, con el seguro para los conductores de moto taxi estaríamos obligando a los dueños de dichos vehículos a asegurar la vida de los trabajadores, en este caso de los conductores.

Así mismo se puede señalar la importancia de que la misma ley establezca los procedimientos administrativos, como también los recursos que sean necesarios plantear en relación a situaciones de tránsito que tengan que ver con los moto taxis, aun cuando la Ley actualmente regula dicho procedimiento se refiere al uso de automotores de cuatro o más ruedas y de características diferentes a la de un moto taxi.

4.4. La violencia y la falta de cumplimiento de requerimientos de los conductores de moto taxi

“La violencia trata de reducir, someter, incluso destruir al otro al margen de todo criterio racional o toda consideración de la dignidad. ... los mecanismos utilizados para ejercer la violencia son agresión física, manipulación, abuso, chantaje, intimidación y dependencia.”²⁴

Porque existe incumplimiento de los conductores, a la inseguridad, pues, afecta a la esencia misma de la dignidad humana y a la vida en sociedad, sin seguridad, no hay ejercicio posible e igualitario de los derechos de las personas. También es un problema complejo, que no se puede abordar simplemente, con el recurso tosco de penas más duras y más policías en la calle.

El tema de la seguridad pública es una de las preocupaciones permanentes de los ciudadanos, en todas las encuestas o informes en los distintos medios de comunicaciones este tema ocupa uno de los primeros lugares; sin embargo a esta preocupación no le sigue un nutrido debate, alentado por la sociedad misma, que lleve a mejores diagnósticos y al diseño de innovadoras alternativas para asegurar lo que también es un derecho humano, problema que se aumenta en relación al tema de los

²⁴ Oficina de Derechos Humanos del Arzobispado de Guatemala ODHA. **Consulta social sobre la violencia. “La Guatemala distinta de julio a octubre de 2000”. Selección de Textos Social Humanística II, Facultad de Ingeniería, USAC, Guatemala, 2001, Pág. 130.**

moto taxis los cuales en una consideración personal debe de entenderse que genera altos índices de violencia, debido a la falta de normativa y control de las personas que prestan el servicio en las distintas zonas y comunidades en Guatemala.

Por otra parte además la violencia generada por el servicio de moto taxis se ha generado además ante la ausencia de limitar la circulación de dichos vehículos sin la normativa que rija las prohibiciones de conducta necesaria y de control del registro de conductores de dicha actividad.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En Guatemala existe una ineficiencia de la legislación guatemalteca respecto a sancionar de forma efectiva a las personas que prestan los servicios de moto taxis, los cuales agreden y tratan a los usuarios con normas de conducta inadecuada, sin tomar en consideración que su funcionamiento como autorización no están regulados en forma específica, lo cual ha provocado un efecto de violencia y de inseguridad en cuanto al funcionamiento adecuado del servicio. Así también la municipalidad como órgano administrativo a través tanto del Juzgado de Asuntos Municipales como de empresa reguladora de transporte no cuenta con los procedimientos idóneos para la sanción de este tipo de vehículos que prestan un servicio a la población, ya que de manera general la misma ley no regula este servicio como tal.

Por lo tanto la municipalidad de la ciudad de Guatemala debe de establecer una normativa específica que regule tanto la autorización como la circulación de los moto taxis, especificando como esencial el regular un registro de conductores, para que un conductor de moto taxi llene los requisitos necesarios para poder conducir un moto taxi, así como de regular la obligación del pago de seguro de vehículo, como también de las limitaciones en áreas de circulación fuera de las calles del municipio, situación que la misma población manifestó a través del reflejo del trabajo de campo.



ANEXOS



ANEXO I

Entrevistas de campo

Dentro del contenido de la investigación de campo se obtuvieron los siguientes resultados:

- I. Respecto a la pregunta: ¿Considera usted que el servicio que presta los moto taxis en Guatemala cuenta con la normativa adecuada para la autorización y circulación en resguardo de los derechos de los usuarios?, el resultado de la misma fue:

Interpretación. De la población encuestada de 20 personas entre particulares y profesionales que representan el 100% de la muestra; cuatro de ellas que representan el 20% de la muestra, señalaron que el servicio que presta los moto taxis en Guatemala cuenta con la normativa adecuada para la autorización y circulación en resguardo de los derechos de los usuarios; y 16 personas más que representan un 80% y completan el total de la muestra señalaron que no existe una normativa adecuada en relación a la autorización y circulación de moto taxis en Guatemala.

- II. Respecto a la pregunta: ¿Considera usted que el servicio que se presta por parte de los moto taxis es brindado por conductores con la capacidad y que cumple con los lineamientos legales adecuados para prestar el servicio?, el resultado de la misma fue:

Interpretación. De la población encuestada de 20 personas entre particulares y profesionales que representan el 100% de la muestra; dos de ellas que representan el 10% de la muestra, señalaron que el servicio que se presta por parte de los moto taxis es brindado por conductores con la capacidad y que cumple con los lineamientos legales adecuados para prestar el servicio; y 18 personas más que representan un 90% y completan el total de la muestra señalaron que no es así, pues estos no se apegan al cumplimiento de las normas de conducción.

III. Respecto a la pregunta: ¿Existe por parte de las municipalidades el control adecuado en cuanto a las personas que prestan el servicio de moto taxi y cumplen con las sanciones necesarias aquellos que no se apegan a la Ley de Tránsito como una normativa general de aplicación?, el resultado de la misma fue:

Interpretación. De la población encuestada de 20 personas entre particulares y profesionales que representan el 100% de la muestra; cuatro de ellas que representan el 20% de la muestra, señalaron que si existe por parte de la municipalidad el control adecuado en cuanto a las personas que prestan el servicio de moto taxi y cumplen con las sanciones necesarias aquellos que no se apegan a la Ley de Tránsito como una normativa general de aplicación; y 16 personas más que representan un 80% y completan el total de la muestra señalaron que la municipalidad no tiene dicha capacidad.

IV. Respecto a la pregunta: ¿Considera que debe de regularse específicamente la autorización y circulación de los moto taxis por una norma específica en relación a

la prestación de este servicio en distintos lugares de Guatemala?, el resultado de la misma fue:

Interpretación. De la población encuestada de 20 personas entre particulares y profesionales que representan el 100% de la muestra; 17 de ellas que representan el 85% de la muestra, señalaron que debe de regularse específicamente la autorización y circulación de los moto taxis por una norma específica en relación a la prestación de este servicio en distintos lugares de Guatemala; y tres personas más que representan un 15% y completan el total de la muestra señalaron que no es necesario por considerar la actual Ley del Tránsito y su reglamento suficiente para su control.

V. Respecto a la pregunta: ¿Considera que el fortalecimiento de la legislación guatemalteca referente al control de moto taxis, brindaría a la población el resguardo y seguridad en cuanto al servicio que se presta?, el resultado de la misma fue:

Interpretación. De la población encuestada de 20 personas entre particulares y profesionales que representan el 100% de la muestra; 18 de ellas que representan el 90% de la muestra, señalaron que el fortalecimiento de la legislación guatemalteca referente al control de moto taxis, brindaría a la población el resguardo y seguridad en cuanto al servicio que se presta; y dos personas más que representan un 10% y completan el total de la muestra señalaron que no.



Ante todo ese caos vehicular e inseguridad que ocasionan los vehículos denominados moto taxis y sus conductores, al no tener una normativa específica que regule esta actividad del servicio público, se hace necesario que las entidades que tienen el control del tránsito vehicular generen y promuevan la creación de una normativa ante las entidades correspondientes o reformas a la Ley de Tránsito y a su Reglamento con la finalidad de que se cumpla con los principios Constitucionales del deber del Estado de garantizar a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona y cuando estos principios se hagan efectivos Guatemala y los guatemaltecos podrán iniciar el desarrollo del bien común.

BIBLIOGRAFÍA

ALBI FERNÁNDEZ, Fabio Alejandro. **La crisis del municipalismo.** (s.e.); Ed. Trotta, Madrid, España, 1989.

ALCÁNTARA PÉREZ, Abel. **Necesidad de fortalecer el servicio público municipal de recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos en el municipio de Mazatenango, departamento de Suchitepéquez.** (s.e.); (s.E.); Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Noviembre de 2007.

CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo.** (s.e.); Ed. Orión S.A. Guatemala, 2006.

HERNÁNDEZ PALMA, Antonio. **Derecho municipal.** (s.e.); Ed. Desalma, Buenos Aires, Argentina, 1990.

<http://mu.muniguate.com/index.php/categoryblog/una-municipalidad> (Consultado: 18 de agosto de 2015)

<http://enciclopedia-juridica.biz14.com/d/sanciones-administrativas/.htm> (Consultado: 10 de octubre de 2016)

LÓPEZ MERLOS, Gloria Elida. **Caracterización del conductor del vehículo automotor de transporte público denominado moto-taxi, en la vía pública, del municipio de Guastatoya, departamento del Progreso.** (s.e.); (s.E.); Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Humanidades. Septiembre de 2011.

NAVARRO Vicente, Marc. **Autonomía y participación como elementos esenciales para la gobernabilidad democrática local.** (s.e.); (s.E.); (s.l.i.); (s.f)

Oficina de Derechos Humanos del Arzobispado de Guatemala (ODHA). **Consulta social sobre la violencia. La Guatemala distinta de julio a octubre de 2000.** Selección de Textos Social Humanística II, Facultad de Ingeniería, USAC, (s.E.); Guatemala, 2001.



OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias políticas, jurídicas y sociales.** (s.e.);
Ed. Heliasta, S.R.L. Buenos Aires Argentina, 1983

Legislación:

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

Ley del Organismo Judicial. Decreto 2-89 del Congreso de la República de
Guatemala, 1990.

Ley de lo Contencioso Administrativo. Decreto 119-96 del Congreso de la República
de Guatemala, 1997.

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

Ley General de Descentralización. Decreto 14-2002 del Congreso de la República
de Guatemala, 2002.

Ley de Tránsito y su Reglamento. Decreto 132-96 del Congreso de la República de
Guatemala. 1996. Acuerdo Gubernativo 273-98. 1998.