

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



**SEGURIDAD JURÍDICA EN LA EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE CONDUCCIÓN
POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL
CIVIL, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA**

GERSON NAAMÁN MARTINEZ PORRES

GUATEMALA, ABRIL DE 2019

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

**SEGURIDAD JURÍDICA EN LA EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE CONDUCCIÓN
POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL
CIVIL, EN EL MUNICIPIO 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

GERSON NAAMÁN MARTÍNEZ PORRES

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, abril de 2019

**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:	Licda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Denis Ernesto Velásquez González
VOCAL V:	Br.	Abidán Carías Palencia
SECRETARIO:	Lic.	Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	Byron Darío González Reyes
Vocal:	Lic.	Carlos Erick Ortiz Gómez
Secretario:	Lic.	Domingo Alfredo Ajcú Toc

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Jorge Eduardo Ajú Icó
Vocal:	Licda.	María De Los Ángeles Castillo
Secretaria:	Licda.	Heidy Yohana Argueta Pérez

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



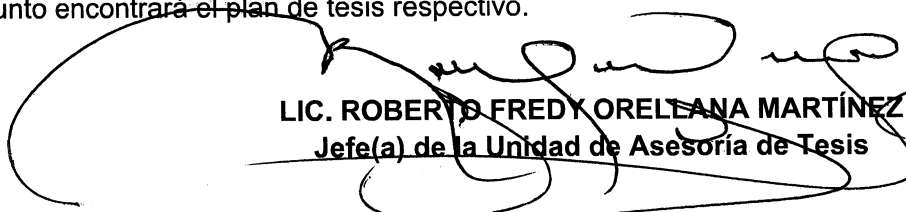
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 03 de julio de 2018.

Atentamente pase al (a) Profesional, JOSE FERNANDO RUIZ GARCIA
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
GERSON NAAMÁN MARTINEZ PORRES, con carné 201014845,
 intitulado SEGURIDAD JURÍDICA EN LA EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE CONDUCCIÓN POR PARTE DEL
DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL, EN EL MUNICIPIO 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.

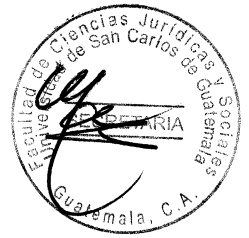

LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 10 / 07 / 2018 f) _____


UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS
Abogado y Notario
Jose Fernando Ruiz Garcia
 (Firma) _____



José Fernando Ruíz García
Abogado y Notario.
Colegiado 9480



Guatemala, 19 de septiembre de 2018

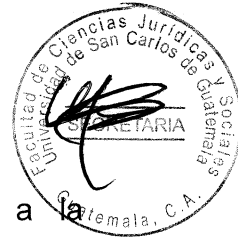
Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Universidad de San Carlos de Guatemala
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales



Distinguido jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis:

Respetuosamente me dirijo a usted, en atención al nombramiento emitido por la Unidad de Asesoría de Tesis, con fecha tres de julio de dos mil dieciocho, como asesor de trabajo de tesis del bachiller Gerson Naamán Martínez Porres, el cual se denomina **“SEGURIDAD JURÍDICA EN LA EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE CONDUCCIÓN POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL, EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA”**.

- a) En el desarrollo de la tesis se aborda la temática que reviste gran importancia, ya que señala y analiza jurídica y dogmáticamente la efectiva construcción del valor axiológico justicia.
- b) En la investigación realizada, contenida en cuatro capítulos, se desarrollan los aspectos más relevantes de la temática tratada, aplicándose los métodos y técnicas de investigación científicos acordes y necesarios, habiendo sido utilizado el método deductivo, inductivo, analítico y sintético; y la técnica de investigación de entrevista.
- c) La redacción, metodología y técnicas de investigación, están ajustadas a los requerimientos científicos, técnicos y prácticos.
- d) El contenido científico y técnico de la tesis es el adecuado, así como también la introducción, márgenes, conclusión discursiva, redacción, metodología, técnicas



de investigación y bibliografía utilizadas se adaptan perfectamente a la investigación, llevándose a cabo las correcciones sugeridas al sustentante, quien no es pariente dentro de los grados de ley con el asesor.

El trabajo de tesis reúne los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Exámen General Público y a la vez constituye un trabajo de importancia en la actualidad y por en calidad de asesor ello emito DICTAMEN FAVORABLE.

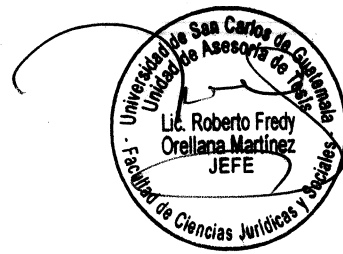
Respetuosamente,



Lic. José Fernando Ruiz García
Abogado y Notario



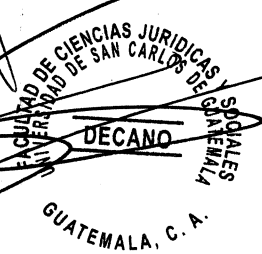
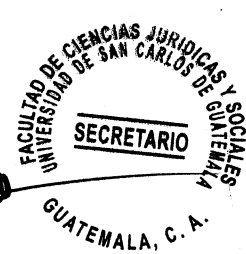
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 13 de marzo de 2019.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante GERSON NAAMÁN MARTINEZ PORRES, titulado SEGURIDAD JURÍDICA EN LA EMISIÓN DEL CERTIFICADO DE CONDUCCIÓN POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL, EN EL MUNICIPIO 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.

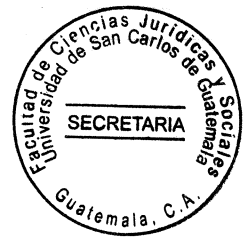
RFOM/JP.





DEDICATORIA

- A DIOS:** Quien me ha guiado por sendas de ideal probidad, para alcanzar el propósito de mi vida.
- A MIS PADRES:** Para ellos sea la corona de este logro.
- A TODA MI FAMILIA:** Sin excepción alguna, pues gracias a su apoyo he logrado tan preciada meta.
- A:** Mis amigos, compañeros y profesionales asesores, personas valiosas que conocí en el fortuito transcurrir de mi carrera.
- A:** La gloriosa y honorable Universidad de San Carlos de Guatemala, porque me representa un orgullo ser parte de su emblemática historia, a quien con la mayor vehemencia de mi corazón dedico este acto de graduación.
- A:** Mi padre Nahamán Martínez Mencos, quien ha sido la mayor inspiración de mi vida. Y quiero citar la parte final de poema En Paz, obra del excelentísimo poeta Amado Nervo: "Amé y fui amado, el sol acarició mi faz. Vida nada me debes, vida, estamos en paz".

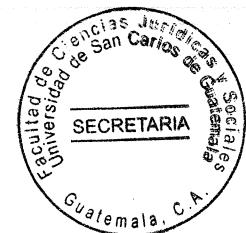


PRESENTACIÓN

Las pruebas de manejo son los filtros que definen a las personas que tienen la capacidad para conducir un vehículo en Guatemala, en ese sentido, se considera que uno de los problemas medulares que se suscitan en torno a los mecanismos de control del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, gira en torno a las deficiencias estructurales u organizacionales de esta institución para la gestión efectiva e implementación de controles que garanticen la ejecución de las pruebas correspondientes de manejo para la emisión del certificado de conducción en el país, acorde con ello la investigación resultante es de tipo cualitativa y el ámbito dentro de la cual se localiza es en el derecho administrativo y secundariamente en el ramo penal, debido de las posibles irregularidades que se presentan en la emisión del certificado.

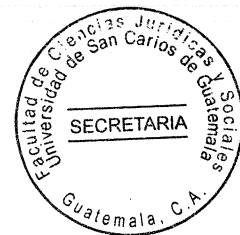
El sujeto de estudio fue el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala, en tanto que el objeto de estudio corresponde a los aspectos regulatorios contenidos en el Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito y el Acuerdo Gubernativo 273-98, Reglamento de la Ley de Tránsito, así como el Acuerdo Gubernativo 242-99, Reglamento para el Funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito. El periodo de estudio se localiza desde el año 2011 hasta el primer semestre del año 2017 y el área geográfica donde se desarrolló la investigación se concentra en el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala.

Se estima que el principal aporte investigativo radica en servir de sustento a la propuesta de investigación que se presenta, pero fundamentalmente contribuir con el mecanismo de emisión del certificado de conducción en Guatemala.



HIPÓTESIS

La inobservancia de la Ley de Tránsito, ha derivado en las deficiencias administrativas en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, por ende se debe elaborar una guía procedimental para brindarle seguridad jurídica a la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

A fin de comprobar la hipótesis se utilizó el método inductivo, básicamente en la generación de juicios particulares que permitieron arribar a conclusiones más generales, circunstancia encaminada a establecer la seguridad jurídica en la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil en Guatemala.

Se determinó que los factores axiológicos de la investigación es la ética, responsabilidad y justicia, utilizados por los funcionarios del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala; en tanto que los factores filosóficos son el derecho de los usuarios que solicitan las pruebas correspondientes para la obtención del certificado de conducción; seguidamente los factores exegéticos están en la lectura del marco jurídico y doctrinario vinculado con los mecanismos de control implementados por el Departamento de Tránsito para la emisión del certificado de conducción en el país; los factores hermenéuticos se encuentran en la interpretación de los apartados doctrinarios utilizados en la problemática de estudio; finalmente los aspectos pragmáticos se fundamentan en la evaluación y análisis de la argumentación expuesta sobre los aspectos medulares de la problemática. Acorde con todos estos preceptos, se estima que la hipótesis planteada es válida, en virtud que proyecta la respuesta al problema enunciado.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Generalidades del tránsito vehicular en Guatemala.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Definición.....	6
1.3. Importancia.....	13
1.4. Características.....	19

CAPÍTULO II

2. Marco regulatorio en materia de tránsito vehicular en Guatemala.....	21
2.1. Regulación de la emisión de licencias de conducir en Guatemala.....	21
2.2. Aspectos regulatorios de la emisión de los certificados de conducción....	29
2.3. Procedimiento para la obtención de certificados de conducción.....	32
2.4. Requerimientos administrativos para la autorización de las escuelas de aprendizaje en Guatemala.....	33

CAPÍTULO III

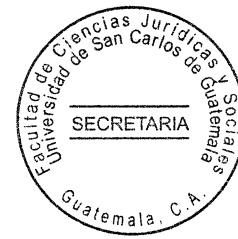
3. Marco general del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.....	37
3.1. Antecedentes.....	37
3.2. Definición.....	38
3.3. Finalidad.....	39
3.4. Funciones.....	41



3.5. Deficiencias jurídicas.....	43
3.6. Deficiencias institucionales.....	44

CAPÍTULO IV

4. Seguridad jurídica en la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, en el municipio de Guatemala.....	49
4.1. Antecedentes de la problemática.....	49
4.2. Situación actual.....	56
4.3. Ineficacia de los mecanismos de control.....	61
4.4. Propuesta de solución.....	64
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	65
BIBLIOGRAFÍA.....	67

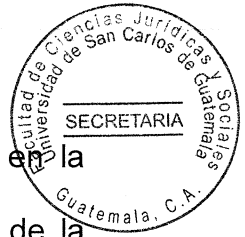


INTRODUCCIÓN

De acuerdo con lo preceptuado en el Artículo 25 del Acuerdo Gubernativo Número 273-98, Reglamento de Tránsito, toda persona que aspire a obtener por primera vez una licencia de conducir o realizar transferencia de tipo, deberá cumplir con una serie de requisitos entre los cuales se incluye la aprobación de una prueba teórica. En ese sentido, las pruebas de manejo son los filtros que definen a las personas que tienen la capacidad para conducir; en ese sentido, se considera que el certificado de la aprobación para tramitar la licencia de conducir es un requisito primordial.

En este contexto, se considera que uno de los problemas medulares que se suscitan en torno a los mecanismos de control del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, gira en torno a las deficiencias estructurales u organizacionales de esta institución para la gestión efectiva e implementación de controles que garanticen la ejecución de las pruebas correspondientes de manejo, de la forma como lo requiere el Reglamento de la Ley de Tránsito, estimándose que existe un determinado grado de inseguridad jurídica para la emisión del certificado de conducción en Guatemala.

Este aspecto cobra mayor auge, en virtud de los señalamientos sobre el cobro ilegal para emitir dichos certificados en dicha entidad facilitando el hecho de que cualquier persona, aún sin la preparación, pericia o experiencia, pueda obtener el mismo, sin necesidad de aprobar los exámenes teóricos y prácticos, acorde con lo preceptuado en el Artículo 14 del Decreto número 132-96, Ley de Tránsito, Artículo 25, literal f, 27 y 28 del Acuerdo Gubernativo 273-98, Reglamento de Tránsito.

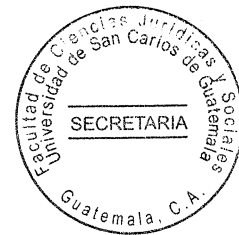


En la investigación se alcanzó el objetivo de establecer la seguridad jurídica en la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala. Así mismo, se comprobó la siguiente hipótesis: La inobservancia de la Ley de Tránsito, ha derivado en las deficiencias administrativas en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, por ende, se debe elaborar una guía procedimental para brindarle seguridad jurídica a la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

El contenido capitular, se integró de la siguiente manera: en el capítulo I, se presentan las generalidades del tránsito vehicular en Guatemala; en el capítulo II, se describe el marco regulatorio en materia de tránsito vehicular en Guatemala; en el capítulo III, se describe el marco general del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; finalmente, en el capítulo IV, se establece la seguridad jurídica en la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil en Guatemala.

Los métodos utilizados en la investigación fueron el analítico, sintético, inductivo y deductivo; y las técnicas consideradas como relevantes, se encuentran la documental y bibliográfica para recopilar e integrar la totalidad de la información necesaria.

El principal aporte investigativo radica en servir de sustento al desarrollo de futuros estudios dentro del ámbito penal y administrativo, principalmente en torno a la Ley y Reglamento de Tránsito, en virtud que la problemática planteada, afecta a un considerable segmento de la población guatemalteca.



CAPÍTULO I

1. Generalidades del tránsito vehicular en Guatemala

Referirse al tránsito vehicular en Guatemala, es hacer énfasis en uno de los aspectos que durante la última década ha venido generando todo tipo de inconvenientes en la locomoción de los ciudadanos, en virtud que paulatinamente la misma se ha ido complicando cada vez más, a raíz del incremento del lote vehicular en el país, en ese contexto se considera oportuno en el presente capítulo, efectuar el abordaje preciso de los principales registros históricos sobre este tema en particular, su definición, importancia y características que hasta la actualidad son evidentemente notorios.

1.1. Antecedentes

Inicialmente es preciso considerar que el tráfico vehicular es la consecuencia de múltiples factores sociales, culturales, económicos y políticos que se presentan en las principales ciudades del mundo. La manera de desplazarse de un punto a otro dentro de una ciudad impacta no solo al usuario que utiliza un vehículo motorizado, sino que también involucra a los peatones que circulan por la calle.

“La última década del siglo XX trajo consigo un fuerte incremento de la cantidad de automóviles en circulación en América Latina, así como de su uso para los más variados propósitos, incluyendo los viajes al lugar de trabajo y al de estudio, con lo que se presiona significativamente la red vial. El creciente número de vehículos presiona



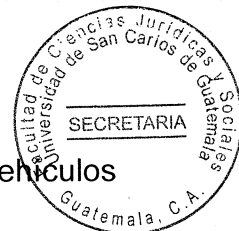
sin duda al aumento de la congestión. En todo caso, las tasas de propiedad de los automóviles en las ciudades latinoamericanas siguen estando generalmente muy por debajo de las tasas en los países desarrollados.

En 1980, en ciudades norteamericanas como Houston, Los Ángeles, Phoenix, San Francisco, Detroit, Dallas, Denver, Toronto y Washington, el número de automóviles por persona fluctuaba entre 0.55 y 0.85, mientras en urbes europeas, como Bruselas, Amsterdam, Copenhague, Frankfurt, Hamburgo, Londres, Stuttgart y París, variaba entre 0.23 y 0.43. Diez o quince años más tarde algunas ciudades latinoamericanas aún no contaban con más de 0.02 auto por habitante”.¹

Estas circunstancias hacen pensar que fundamentalmente la congestión de tránsito, especialmente en las grandes ciudades, es una realidad cada vez más difundida en todo el mundo. Los enormes y crecientes costos de tiempo y operación vehicular que ella implica plantean el desafío de diseñar políticas y medidas que contribuyan a su moderación y control. El problema es complejo y las soluciones que en algún momento puedan presentarse, son difíciles de diseñar.

En casi todas las ciudades de la región, el deterioro de las condiciones de circulación ha sido significativamente más grave de lo que podría y debería ser, lo que obedece, en parte, a un manejo inapropiado de las autoridades pertinentes, especialmente en materia de tránsito e infraestructura vial.

¹ Thomson, Ian y Alberto Bull. **La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales.** Pág. 109.

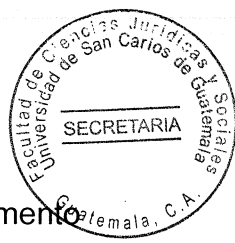


Resulta razonable exponer que gradualmente se ha incrementado la flotilla de vehículos que circula en el país, mismo que evidentemente ha superado la capacidad de las calles y avenidas, desbordándose ampliamente y complicando la circulación en horarios matutinos y nocturnos, esta situación se ha ido agudizando de forma constante, originando todo tipo de congestiones, demoras, percances vehiculares y obviamente el daño al medio ambiente.

“Desde la antigüedad, la construcción de carreteras ha sido uno de los primeros signos de civilización avanzada. Cuando las ciudades de las primeras civilizaciones empezaron a aumentar de tamaño y densidad de población, la comunicación con otras regiones se tornó necesaria para hacer llegar suministros alimenticios o transportarlos a otros consumidores. Entre los primeros constructores de carreteras se encuentran los mesopotámicos, hasta el año 3200 A.C., los chinos que construyeron la Ruta de la Seda (la más larga del mundo) durante 2000 años y desarrollaron un sistema de carreteras en torno al Siglo XI, A.C., y los incas de Sudamérica, que construyeron una avanzada red de caminos que no poder ser considerados estrictamente carretas, ya que los incas no conocían la rueda”.²

Puede notarse a través de esta definición, que los registros más remotos sobre el tránsito vehicular, se encuentra precisamente en la construcción de carreteras y en la creación de medios de transporte, puesto que luego de conformados los mismos, se requirió de habilitar áreas específicas para el recorrido, generándose posteriormente en tráfico vehicular, sobre todo por el incremento de los vehículos o medios de transporte.

² <https://es.scribd.com/document/317961910/Historia-Del-Transito>. (Consultado: 02 de junio de 2018).



“En los últimos años, especialmente desde principios de los años noventa, el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial han causado, particularmente en las ciudades grandes, más congestión, demoras, accidentes, y problemas ambientales, dicho aumento explosivo surge de un mayor acceso al automóvil”.³

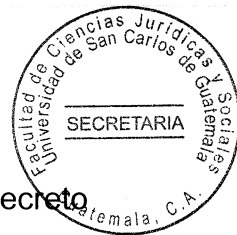
Es evidente que con el transcurso de los años, la carga vehicular se ha ido incrementando gradualmente a tal grado que resulta imposible circular en determinadas horas del día, tanto en las grandes urbes del continente como en pequeñas ciudades, realidad a la que tampoco escapa la Ciudad de Guatemala.

“Las cuatro últimas regulaciones de tránsito en Guatemala, datan desde el 4 de junio de 1927, cuando se creó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, para dar paso a la del 20 de noviembre de 1952, cuando se creó el reglamento denominado Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito, cuyos reglamentos fueron suficientes para el control vehicular que en esta época era muy bajo”.⁴

Con esta definición se comprende que durante más de 90 años de haberse emitido las primeras regulaciones sobre el tránsito de vehículos en la República de Guatemala, la situación se ha agudizado considerablemente, debido al ingreso o importación constante de vehículos nuevos y usados al país, circunstancia que ha venido a ocasionar todo tipo de dificultades para movilizarse y generando la necesidad de adquirir nuevos mecanismos de transporte como moto y bicicleta.

³ Thompson. **Op. Cit.** Pág. 1.

⁴ Kestler Pérez, Otto Bernardo. **Análisis jurídico del Artículo 1 de la Ley y Reglamento de Tránsito, en las imposiciones de infracciones.** Pág. 2.



Es importante destacar que la última Ley de Tránsito, se consignó a través del Decreto 66-72, en el cual se contempló una especie de consejo consultivo que oportunamente se integró por diversas instituciones, principalmente de representantes del Departamento de Tránsito, Dirección General de Caminos, Municipalidad de Guatemala, Organismo Judicial y principalmente de la Dirección General de Transportes Extra Urbanos, destacándose el hecho de que fue esta última institución que tuvo a bien desarrollar el Reglamento de Tránsito que regulaba los aspectos del tránsito desde el año 1972 hasta la aprobación de la actual Ley de Tránsito en el año 1996, esto implica que la penúltima norma de tránsito, tuvo una vigencia aproximada de 26 años y la que se encuentra vigente lleva hasta el momento un estimado de 22 años, en tanto que el reglamento tiene cerca de 20 años.

En esencia se estima que estas normativas son las que han regido el tráfico vehicular en Guatemala, por cerca de 48 años y continua evidenciando hasta la actualidad todo tipo de dificultad, particularmente porque la flota de vehículos del país, se continúa incrementando paulatinamente.

La actual Ley de Tránsito tiene la particularidad de que en su Artículo 7, faculta al Ministerio de Gobernación para que a través de un Acuerdo Gubernativo, pueda trasladar o contratar funciones que competen al Departamento de Tránsito, a entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio y se reserva el derecho de dar por terminada esta relación sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

1.2. Definición

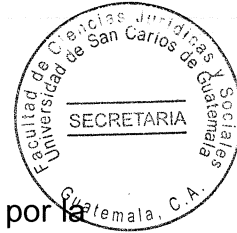
“La palabra congestión se utiliza frecuentemente en el contexto del tránsito vehicular, tanto por técnicos como por los ciudadanos en general, de esta forma es la acción y efecto de congestionar o congestionarse, en tanto que congestionar significa obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo”.⁵

A través del planteamiento anterior, se estima a grandes rasgos una proyección general de lo que en esencia significa el concepto de tránsito vehicular, puesto que resulta una realidad en la que cotidianamente se ven inmersos todos los países y consecuentemente los ciudadanos que requieren desplazarse de un punto a otro dentro del conglomerado de vehículos que se movilizan por calles y avenidas del país.

El fenómeno del tráfico de vehículos se ha generalizado hasta tal punto que forma parte de las actividades cotidianas que desarrolla el ser humano, fundamentalmente en las grandes ciudades, donde este fenómeno se ha tornado en un problema más que evidente, mismo que es necesario enfrentar y gestionar de acuerdo con los recursos disponibles. En ese contexto, las diversas técnicas del tráfico tienen como objeto aumentar el aprovechamiento de las vías y la seguridad y fluidez de la circulación, ejerciendo una actuación significativa sobre las corrientes circulatorias, los espacios públicos y principalmente sobre las vías vehiculares.

En ese contexto, se requiere enfatizar también que uno de los propósitos que necesariamente debe contemplar todo ordenamiento vehicular, radica en regular el

⁵ *Ibid.* Pág. 2.

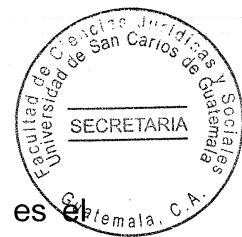


tránsito en las vías públicas, acorde con la clasificación establecida para el efecto por la autoridad competente en la materia, priorizando en consecuencia la organización de sistemas de semaforización y señalamiento horizontal y vertical, principalmente que se encuentre en función de las necesidades y características del área urbana en que se lleve a cabo y procurando principalmente, no ejercer ningún tipo de limitaciones a la libre locomoción como un derecho esencial de la población en general.

“El flujo vehicular producido en un momento y lugar determinados es el resultado de una serie de decisiones individuales de los usuarios de la red vial. Cada usuario decide cómo y cuándo recorrer lo que considera la mejor ruta para llegar a su destino. Su decisión puede basarse en criterios tales como costo, tiempo, seguridad y comodidad. El usuario debe decidir qué ruta recorrer y qué modos de transporte utilizar (automóvil, transporte público, etcétera), decisión que depende, entre otras cosas, de la congestión en los arcos o vialidades de la ruta. El tiempo de recorrido en cualquier ruta, desde un cierto origen a un cierto destino, es una función del flujo y de la congestión total. Por lo tanto, no es fácil determinar la ruta más corta en tiempo en una red”.⁶

Con esta definición se realiza un acercamiento general a los preceptos normativos establecidos dentro del contexto que engloba el concepto de tráfico vehicular, haciendo énfasis en que el mismo obedece a diversos aspectos naturales, culturales y especialmente a la ausencia de mecanismos técnicos encaminados a limitar la circulación desordenada y la ausencia de educación vial que afecta a las principales ciudades del mundo y no es exclusivo de ciudades como Guatemala.

⁶ <http://www.ejournal.unam.mx/cns/no70/CNS07004.pdf> (Consultado: 03 de junio de 2018).



“El tránsito vehicular (también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico) es un fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Antes de cualquier diseño geométrico de una vía se deben conocer las características del tránsito que va a ocupar esa carretera o calle”.⁷

El tráfico vehicular es la consecuencia de múltiples factores sociales, culturales, económicos y políticos que se presentan en las principales ciudades del mundo. La manera de desplazarse de un punto a otro dentro de una ciudad impacta no solo al usuario que utiliza un vehículo motorizado, sino que también involucra a los peatones que circulan por la calle.

La movilidad urbana tiene como objetivo crear hábitos de transporte integrales que reduzcan el costo energético, la contaminación ambiental y los accidentes viales. Previo al abordaje preciso en la materia, es conveniente profundizar e identificar los factores de diferenciación entre tráfico y tránsito, para el efecto los aspectos doctrinarios sobre el tema indica que tráfico se puede definir de la siguiente manera: “Es la circulación de vehículos por calles, caminos, o bien el movimiento o tránsito de personas, mercancías, por cualquier otro medio de transporte”.⁸

Ahora bien en torno al término tránsito bien puede definirse de la siguiente manera: “Es la actividad de vehículos o personas que pasan por una calle, carretera, etc.”.⁹

⁷ <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/417/A4.pdf>. (Consultado: 03 de junio de 2018).

⁸ Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española**. Pág. 5975

⁹ *Ibid.* Pág. 5990.

A través de este planteamiento, se detalla de forma breve pero concisa, lo concerniente al tránsito vehicular en general, destacándose que la misma proviene de una fuente concreta y científica con la cual se alcanza un mayor grado de comprensión sobre este concepto en particular.

La Ley de Tránsito en el Artículo 1 define el tránsito de la siguiente manera: “Para efectos de lo dispuesto por la presente ley, por tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas”.

En ese contexto, es importante enfatizar que las palabras que presentadas corresponden en realidad a sinónimos, acorde con ello es preciso identificar el contexto donde puede utilizarse, destacando en consecuencia el uso más adecuado. Derivado de esto, es recomendable que el termino tránsito corresponde para lo referente a circulación vehicular o a estar de paso en algún lugar, mientras que tráfico debería ser de uso regular, básicamente para referirse a movimiento de mercancías o a los delitos tienen algo que ver con el contrabando de mercaderías o de algún otro ilícito.

“La última década del siglo XX trajo consigo un fuerte incremento de la cantidad de automóviles en circulación en América Latina, así como de su uso para los más variados propósitos, incluyendo los viajes al lugar de trabajo y al de estudio, con lo que



se presiona significativamente la red vial. El creciente número de vehículos presiona sin duda al aumento de la congestión. En todo caso, las tasas de propiedad de los automóviles en las ciudades latinoamericanas siguen estando generalmente muy por debajo de las tasas en los países desarrollados. La congestión de tránsito, especialmente en las grandes ciudades, es una realidad cada vez más difundida en todo el mundo. Los enormes y crecientes costos de tiempo y operación vehicular que ella implica plantean el desafío de diseñar políticas y medidas que contribuyan a su moderación y control. El problema es complejo y las soluciones que en algún momento puedan presentarse, son difíciles de diseñar.

En casi todas las ciudades de la región, el deterioro de las condiciones de circulación ha sido significativamente más grave de lo que podría y debería ser, lo que obedece, en parte, a un manejo inapropiado de las autoridades pertinentes, especialmente en materia de tránsito e infraestructura vial.

“Se cree que tráfico es sinónimo de congestión, atoro o atraco; sin embargo, su significado nos dice lo contrario. La palabra tráfico significa circulación de vehículos o tránsito de personas y mercancías (de ahí es que se diga tráfico de estupefacientes y tráfico ilegal de personas). ¿Con qué nombre nos debemos referir, entonces, a la lenta o nula circulación de vehículos? Para mencionar este problema que ocurre habitualmente en las ciudades, pueden emplearse las siguientes expresiones: lentitud del tránsito vehicular, tráfico pesado, tráfico lento, congestión vehicular, atracadero, atoro o embotellamiento”.¹⁰

¹⁰ <http://udep.edu.pe/castellanoactual/hay-mucho-trafico/> (Consultado: 03 de junio de 2018).



En este orden de ideas, se considera que en efecto sí es correcta la oración que se refiere a que hay mucho tráfico, principalmente si se refiere a que hay muchos autos circulando. Sin embargo, es importante señalar que con esta oración, semánticamente, no especifica si la circulación de esos medios es lenta o rápida.

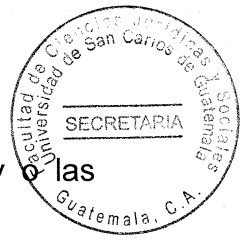
“Transito es la actividad de transitar (viajar entre varios lugares a través de calles o lugares públicos). La idea se usa regularmente para nombrar el desplazamiento de vehículos y personas que pasan por una carretera, calle u otro tipo de vía”.¹¹

El embotellamiento es el problema de movimiento más obvio. Esto sucede cuando el tránsito no es fluido, ya que la cantidad de vehículos es más notable que la que puede obligar a una calle. En el momento en que ocurre una congestión, los autos no pueden circular con naturalidad y deben disminuir su velocidad o incluso detener su recorrido.

La misión y el control de tránsito es un deber de los funcionarios del Estado. Esta es una tarea imprescindible para el Estado, ya que los accidentes de tránsito causan una gran cantidad de muertes cada año. El correcto funcionamiento de las luces de los semáforos, la señalización de las calles, carreteras y avenidas, el cuidado del asfalto y la penalización a las personas que abusan de las leyes de tránsito permiten disminuir las probabilidades de accidentes.

“En términos más estrictos, el tráfico o circulación vial se define como: el tránsito de personas, animales y vehículos por las vías que son utilizadas por una colectividad

¹¹ <https://diosdice.com/transito/> (Consultado: 03 de junio de 2018).



indeterminada de usuarios, sin más limitaciones que las impuestas por la ley o las disposiciones de carácter general que las desarrollen”.¹²

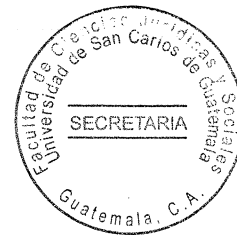
De acuerdo con este planteamiento, es preciso señalar que el fenómeno del tráfico de vehículos se ha generalizado y extendido de tal manera que forma parte de la vida cotidiana, pero sobre todo en las grandes ciudades se ha convertido en un problema que hay que resolver.

Las diversas técnicas del tráfico tienen como objeto aumentar el aprovechamiento de las vías y la seguridad y fluidez de la circulación, actuando sobre las corrientes circulatorias, los espacios públicos y sobre las vías.

Dicha actuación se centra en resolver los problemas existentes, tanto en la ordenación como en la regulación del tráfico, aplicando las técnicas más convenientes en cada momento y lugar. La regulación del tráfico son las distintas medidas que tienden a organizar y distribuir las corrientes circulatorias de vehículos y peatones, pero con relación al tiempo.

En este orden de ideas, tanto la regulación, como la ordenación del tráfico, son actividades necesarias y complementarias para conseguir una circulación más fluida y segura. El instrumento a través del cual se ponen en práctica las medidas de ordenación y regulación, es la señalización.

¹² <https://www.seguridadpublica.es/2008/10/el-trafico-concepto-general-ordenacion-y-regulacion-normativa-aplicable-la-ley-de-seguridad-vial-reglamento-general-de-circulacion-y-codigo-de-circulacion-2/> (Consultado: 04 de junio de 2018).



1.3. Importancia

Dentro del presente apartado, es importante señalar que la prioridad de paso en las vías se establece a través de señales de semáforos y en último caso por el agente de tránsito, es por ello que a veces se observa como el semáforo toma más tiempo dándole el paso a las automóviles de una vía que de otra, seguramente porque la primera tiene prelación sobre la segunda, dado su flujo vehicular y en muchos casos es un factor condicionante para que se presente el tráfico vehicular en el país, pues genera todo tipo de inconvenientes para la movilidad de peatones y vehículos.

De esta cuenta es que resulta importante señalar que en algunas intersecciones, la prelación se encuentra determinada a través de señales reglamentarias, como las rotulaciones de ALTO y CEDA EL PASO, circunstancia que depende de las características de las vías. En ese sentido, se estima que estas señalizaciones deben atenderse imperativamente por los conductores y peatones, debido al riesgo que conlleva su inobservancia.

En función de estos elementos, se requiere puntualizar en torno a los aspectos relativos a la señalización vial, en el entendido que este apartado hace referencia a las especificaciones para el diseño, ubicación y aplicación de los dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y autopistas; la decisión de utilizar un dispositivo en particular, en una localización determinada, debe basarse en un estudio de ingeniería identificado como proyecto de señalización o de semaforización, según sea el caso, en donde tiene relevante importancia el juicio del ingeniero que lo elabora.

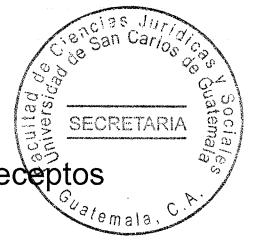


Los términos relativos a la regularización del presente apartado, tiene el firme propósito de proporcionar a las autoridades responsables de la señalización vial, la forma correcta de utilizar los diferentes dispositivos para la regulación del tránsito, con el fin de prevenir accidentes y mejorar la movilidad por las vías públicas.

Las recomendaciones que brindan las aplicaciones de la señalización vial, consisten esencialmente en conocer el uso, clasificación, funcionalidad, color, tamaño, materiales, mantenimiento, etc., de los dispositivos utilizados en el ámbito nacional para la regulación del tránsito en calles, carreteras y autopistas. En ese sentido, es conveniente destacar que todo proyecto de señalización debe guardar armonía, estética y comodidad con el diseño geométrico de las vías para ofrecer un recorrido fácil y agradable exento de sorpresas y desorientaciones.

“La señalización surge por la necesidad de mantener informado al conductor de un vehículo acerca de las características de la vía por la que circula y del entorno por el que esta discurre. Acorde con estos preceptos, el objetivo de la señalización vial se define en tres puntos:

- a) Advertir de la existencia de peligros potenciales.
- b) Informar de la vigencia de ciertas normas y reglamentaciones en un tramo determinado de vía.
- c) Orientar al usuario mediante indicaciones para que este sepa en todo momento donde está, hacia donde va y qué dirección tomar para cambiar de destino.

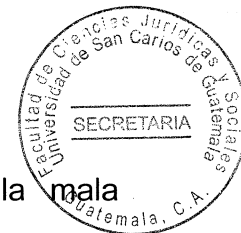


Para llevar a cabo estos principios, la señalización debe cumplir una serie de preceptos fundamentales sin los cuales su eficacia es más dudosa:

- a) **Claridad:** La información deber ser presentada de forma que llame la atención del usuario y en zonas en que no dé lugar a una mala interpretación de la misma.
- b) **Sencillez:** El código empleado debe ser comprensible por cualquier usuario capacitado para la conducción. Además, no conviene densificar el contenido de la información suministrada, ya que lo más seguro es que no se interprete correctamente.
- c) **Precisión:** Es imprescindible que la información se suministre cuando el conductor la necesita, de forma que este disponga de un tiempo de comprensión, decisión y reacción ante la advertencia visualizada. Tampoco debe suministrarse con demasiada antelación, ya que puede confundirlo.
- d) **Universalidad:** La interpretación del código y la representación del mismo debe ser homogénea, de forma que todo usuario sea capaz de recibir la información independientemente de la zona, provincia, región o país donde se encuentre”.¹³

Una correcta señalización que cumpla las reglas y objetivos anteriormente expuestos, mejorará las condiciones de capacidad y seguridad de la vía, por lo que es un aspecto que no debe subestimarse.

¹³ http://sirio.ua.es/proyectos/manual_%20carreteras/01030501.pdf (Consultado: 05 de junio de 2018).

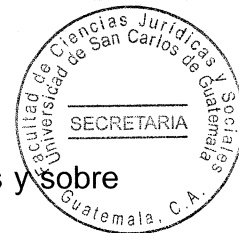


Un determinado porcentaje de accidentes se deben exclusivamente a la mala señalización de un tramo. Estas zonas, conocidas popularmente como puntos negros, añaden a un deficiente trazado o estado de conservación la inexistencia de una adecuada señalización que avise adecuada e incluso repetidamente de la peligrosidad en dicha zona, acorde con estos aspectos, la ciudad de Guatemala, presenta muchos de estos aspectos en algunos puntos de bastante tránsito vehicular, por ejemplo en la Calzada la Paz, cuesta y descenso de Villa Lobos, Avenida Hincapié, Boulevard El Naranjo, entre otras.

En ese contexto, se estima de suma importancia efectuar el abordaje de este apartado, en virtud de las dificultades que conlleva dentro de las calles y avenidas del país, básicamente porque actualmente y debido al incremento de la población, el tránsito vehicular puede tornarse desastroso, sobre todo en las primeras horas de la mañana y en la tarde, que son los horarios donde hay más afluencia de vehículos y peatones.

El tránsito de vehículos, puede traer consecuencias negativas para el ambiente, ya que los vehículos son los principales agentes de contaminación debido a la expulsión de dióxido de carbono, el cual puede perjudicar la salud de las personas que habitan en las ciudades. Además de otros efectos negativos asociados al fuerte tránsito como lo son la contaminación sónica y el estrés.

El desorden vial y el consecuente tráfico vehicular, es uno de los factores que generan más accidentes de tránsito, siendo esto la principal causa del fallecimiento anual en estos tiempos, de allí la importancia del buen funcionamiento de los semáforos, el



mantenimiento de las calles y la correcta señalización de avenidas y carreteras y sobre todo que se sancionen a aquellos que transgredan las leyes de tránsito.

En síntesis, se estima que el abordaje del tránsito vehicular es de suma utilidad durante el proceso investigativo, en virtud que del mismo se desprende en mayor proporción, la contaminación del medio ambiente y la tarifa que se debe pagar por un servicio de transporte en la República de Guatemala.

“En el caso del flujo vehicular, se encuentran el volumen horario, la hora de máxima demanda (HMD), el volumen horario de máxima demanda (VHMD) y el factor de hora pico (FHP). Para la velocidad espacial se obtienen la velocidad de operación, la velocidad a flujo libre, la velocidad de diseño y la velocidad crítica o de congestión. Por último, para la densidad se cuenta con la cantidad de vehículos por longitud de vía, generalmente de un kilómetro. Estos indicadores han permitido la caracterización de las variables del tráfico, las cuales incorporadas a software especializado para la modelación del tránsito, también han facilitado el diseño de medidas de gestión y control de su operación”.¹⁴

A través de este planteamiento, puede notarse un aspecto que merece destacarse y se refiere a que algunas de las principales caracterizaciones sobre el problema generalizado del tránsito o tráfico vehicular en ciudades en las cuales no ha existido una planificación sobre el mismo.

¹⁴ Quintero González, Julián Rodrigo. **Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible**. Pág. 60.



“El diseño de las infraestructuras del transporte en muchos casos se ha limitado al cumplimiento de parámetros estándar para poder soportar las necesidades del tráfico. Este es el caso de la ciudad de Bogotá y sus calles e intersecciones, donde se evidencia una falta de planeación que, ignorando la problemática ambiental ligada al desarrollo del transporte y sus infraestructuras, y los efectos que estas generan sobre los recursos suelo, agua y aire, ha ocasionado impactos relacionados con la contaminación del aire, la contaminación por ruido, el deterioro del paisaje urbano y el detrimento en la libre movilización de las personas, lo cual afecta directamente la calidad de vida de sus habitantes, no solo en el área urbana, sino también en zonas periféricas y áreas rurales”.¹⁵

En atención a este planteamiento, es consistente señalar que en términos generales, el conocimiento de estos aspectos propios de la infraestructura y el espacio público permite establecer una relación de causalidad entre la accesibilidad al medio físico y al transporte y los problemas de movilidad.

Desde la perspectiva ambiental, las actividades de transporte, además de dar lugar a accidentes y congestión, también generan deterioro de la infraestructura y del ambiente por el uso y en ciudades como Guatemala, donde existe una evidente deficiencia en la infraestructura vial, es mas que necesario tomar en consideración el impacto del tránsito en el medio ambiente. De esta forma es importante manifestar que aunque el transporte contribuye de manera significativa al crecimiento económico y permite el

¹⁵ **Ibíd.** Pág. 5.



ingreso a un mercado global, la mayoría de los modos de transporte no afectan a la sociedad solo de una manera positiva, sino también negativa.

1.4. Características

“Algunas de las características fundamentales del flujo vehicular, representadas en sus tres variables principales son: el flujo, la velocidad y la densidad. Mediante la deducción de relaciones entre ellas, se puede determinar las características de la corriente de tránsito, y así predecir las consecuencias de diferentes opciones de operación o de proyecto. De igual manera, el conocimiento de estas tres variables reviste singular importancia, ya que éstas indican la calidad o Nivel de Servicio experimentado por los usuarios de cualquier sistema vial. A su vez, estas tres variables pueden ser expresadas en términos de otras, llamadas variables asociadas. El volumen, el intervalo, el espaciamiento, la distancia y el tiempo”.¹⁶

El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, tiene a su cargo la regulación del tránsito en la totalidad de la república de Guatemala (salvo el traslado de competencia que ya ha sido respaldado por la Ley, a las municipalidades de la República); le corresponde por tanto a este último, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y la dirección de las acciones del Estado que busquen normar las actividades relacionadas con el control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre compuesta por las personas y vehículos que circulan en calles y carreteras.

¹⁶ <http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/417/A4.pdf> (Consultado: 05 de junio de 2018).



En el Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, se le otorga al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil la rectoría sobre el tema y le faculta para planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional, por lo que se considera oportuno y procedente, generar instrumentos idóneos que permitan procesos de planificación del Estado guatemalteco a largo plazo, es decir, emitir las políticas públicas que considere necesarias para alcanzar sus objetivos.

En resumen, se estima que todos estos aspectos característicos del tránsito vehicular guardan estrecha relación con la educación vial, básicamente porque la misma tiene como principal objetivo organizar y ordenar no sólo el tránsito vehicular si no aportar las herramientas para que las muertes a causa de accidentes que involucran vehículos disminuyan, asegurando así bienestar a toda la población.

En ese contexto, es conveniente destacar que la educación vial se basa en conocimientos teóricos enfocados con el manejo de estos vehículos, por ejemplo, los mecanismos utilizados en determinadas situaciones o las reglas a seguir en casos específicos, como por ejemplo, utilizar el cinturón de seguridad, respetar los semáforos, dar paso a los peatones; sin embargo, muy pocas veces se observan, derivando en las principales complicaciones que se suscitan en las principales calles y avenidas de las principales ciudades del mundo, circunstancia a la cual la República de Guatemala y principalmente la Ciudad de Guatemala, no es ajena.



CAPÍTULO II

2. Marco regulatorio en materia de tránsito vehicular en Guatemala

En el presente capítulo se presenta de forma breve y concisa los principales elementos relativos a la regulación del tránsito vehicular en Guatemala, requiriéndose para el efecto hacer énfasis en los aspectos relativos a la emisión de licencias de conducir y de la emisión de los certificados de conducción, así como el procedimiento para la obtención de los certificados de conducción y los requerimientos administrativos para la autorización de las escuelas de aprendizaje de tránsito en el país.

2.1. Regulación de la emisión de licencias de conducir en Guatemala

En los aspectos iniciales sobre los que se requiere puntualizar se encuentra lo regulado en los considerandos del Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, donde se establece lo siguiente: “Que es deber fundamental del estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluyen, 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 como el mismo se concentran en las ciudades”.

Seguidamente, en el segundo considerando del decreto en mención, se establece: “Que el Estado a través de sus instituciones debe fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación regulación y control se refiere, bajo el estricto cumplimiento de la ley”.



El Artículo 4 del citado decreto establece la competencia del Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil para el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública.

En esencia, es importante destacar que la regulación para la emisión de la licencia de conducir, se localiza en el Artículo 14 del Decreto Número 132-96 de la Ley de Tránsito, circunstancia que obedece al hecho de que la flotilla vehicular de Guatemala ha sufrido un evidente incremento en la última década, dificultando en consecuencia, el tránsito en las principales arterias del país.

A raíz de las reformas a la Ley de Tránsito y al Código Penal contenidas en el Decreto No. 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, denominada Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, publicada en el Diario de Centro América el 27 de octubre, precisamente del año 2016, se estableció sobre el Artículo 14 del Decreto Número 132-96, Ley de Tránsito, lo siguiente: “La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida. La emisión, renovación, suspensión, cancelación, cambio de clase y reposición de la licencia, los requisitos a cumplir, tipos, medios, materiales y procedimientos los fijará el reglamento respectivo”.



En ese orden de ideas, resulta de sumo interés resaltar que el cumulo de imágenes, así como datos obtenidos de las instituciones y la experiencia de los usuarios respaldan que el trámite era una pesadilla, en virtud que de los aspectos burocráticos que debían subsanarse en torno al proceso para obtener una licencia de conducir en la República de Guatemala.

De acuerdo con información en fuentes electrónicas, el proceso para tramitar una licencia en Guatemala hace aproximadamente 20 años, era de la siguiente manera:

- a) Las instalaciones se encontraban en la Central de Mayoreo (Cenma).
- b) Las personas llegaban a las tres de la mañana, aproximadamente para hacer la fila.
- c) Se daban solamente 150 números para atención. El horario era de 8:00 a 12:00 de la mañana, porque en la tarde se dedicaban por completo a la producción de licencias.
- d) El usuario salía con un permiso de manejo con validez de 30 días.
- e) Al vencerse los 30 días, el usuario regresaba al lugar para recoger su licencia. Si esta no se la entregaban, le otorgaban otro permiso por 30 días más.
- f) La licencia era de cartón. Incluía una fotografía, firma y sello del departamento de tránsito”.¹⁷

¹⁷ <https://republica.gt/2018/02/05/batalla-por-licencias-la-pugna-para-su-emision-en-guatemala/> (Consultado: 06 de junio de 2018).



En ese contexto, es más que evidente el proceso engorroso que debía sortearse para la obtención de la licencia de conducir en el país; sin embargo, todas estas limitaciones finalmente cambiaron a partir del año 1998, cuando se abrió el proceso de licitación y la empresa Mayoreo de Computación -Maycom- ganó el concurso y firmó el contrato para encargarse de la producción, administración y servicio de las licencias de conducir vehículos para la República de Guatemala.

“Pocas actividades humanas están tan reguladas y controladas por el Estado como el tránsito vehicular. Ninguna de estas actividades escapa a su escrutinio minucioso, a su aprobación previa y a su verificación posterior. Nos dice qué vehículos pueden circular y quiénes son hábiles para conducirlos. Además, se ha reservado el monopolio de proveer en forma exclusiva la infraestructura que le sirve de apoyo, cualesquiera sean sus características de diseño: calles, avenidas, carreteras convencionales, autovías o autopistas. Paradójicamente, estos controles, aprobaciones, verificaciones y licencias no han sido suficientemente eficaces para evitar que el tránsito sea la actividad humana más riesgosa, en el mundo y en nuestro país”.¹⁸

Seguidamente se presenta un breve pero conciso detalle de las principales funciones y deberes del Estado con los aspectos esenciales que convergen en la estructuración del tránsito en Guatemala y en cualquier otra ciudad, independientemente de las dificultades vehiculares que pueda afrontar, puesto que el mismo dependerá de las características de la infraestructura vial, señalización, ordenamiento y logística para la distribución de las principales vías en horarios de mayor congestión, por ello se estima

¹⁸ Laura, Guillermo. **El rol del estado en el tránsito automotor**. Pág. 1.



más que conveniente efectuar detenidamente, el análisis del papel que desempeña el Estado en torno a los factores que integran el tránsito vehicular. En ese sentido el Estado de Guatemala, tiene como aspecto esencial desarrollar a cabalidad los siguientes aspectos:

- a) Inicialmente se debe hacer énfasis que uno de los principales elementos que debe cumplir el Estado en relación con el conductor, se destaca el hecho de otorgar las licencias y fijar los requisitos físicos para el otorgamiento. Así mismo, privilegia el acceso universal de todos los habitantes a la posibilidad de conducir, por encima de la seguridad vial, otorgando licencias aún a quienes ven poco, oyen mal, son demasiado jóvenes y temerarios, personas de la tercera edad, entre otros.
- b) Dictar las normas de circulación fijando las velocidades máximas y mínimas.
- c) Fiscalizar el cumplimiento de las normas de circulación ejerciendo el poder de la Policía Nacional Civil o bien de la Policía Municipal de Tránsito.
- d) Establecer todo tipo de sanciones por violación de las normas de tránsito y se ocupa de perseguir judicialmente a los infractores.
- e) Se constituye como el único que puede tipificar penalmente las conductas que entrañan riesgos extremos como conducir sin licencia o en estado de ebriedad.

En cuanto a los lineamientos para la obtención de la licencia de conducir, es necesario destacar que la misma la emite el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil,



para el efecto, sus funciones y las facultades que otorga a su titular se establecen en el Artículo 14 de la Ley de Tránsito. De acuerdo al Artículo 22 del Reglamento de Tránsito es obligación de todo conductor portar una licencia de conducir que corresponda o incluya al vehículo que se conduce. Los diferentes tipos de licencia según el vehículo y las características de la conducción se definen en el Artículo 23 del Reglamento de Tránsito y en el Artículo 25 se enumeran los requisitos para la obtención de la misma, dentro de ellos las edades por tipo de licencia.

Existen cinco tipos de licencia de conducir los cuales son:

- a) Tipo A: Autoriza conducir cualquier tipo de vehículo de transporte colectivo o de carga.
- b) Tipo B: Autoriza conducir vehículos de menos de 3.5 toneladas de peso recibiendo remuneración por conducir.
- c) Tipo C: Autoriza conducir vehículos de menos de 3.5 toneladas sin recibir remuneración o pago.
- d) Tipo M: Autoriza la conducción de cualquier tipo de motocicleta o moto bicicleta.
- e) Tipo E: Autoriza la conducción de maquinaria agrícola e industrial.

La forma en que las personas deben comportarse al ser usuarios de la vía pública se encuentra establecida en la Ley y Reglamento de Tránsito, estas reglas de circulación



en conjunto son conocidas como normas de comportamiento vial. Para poder hacer uso de la vía de forma segura es necesario conocer y además respetar dichas normas. Las obligaciones y prohibiciones son en gran medida la manera de normar o definir el comportamiento vial apropiado. Estas pueden ser de carácter general y específico.

Si bien en otros estudios o trabajos académicos se han abordado con precisión los detalles que expresa este Decreto, en el presente trabajo de tesis, no se pretende realizar un análisis exhaustivo de la misma, puesto que no es esta ley el aspecto medular a considerar para la formulación de los aspectos teóricos que se vierten en el presente apartado, de esa cuenta, únicamente se aborda a grandes rasgos sus elementos doctrinarios de mayor trascendencia.

Acorde con estos preceptos, es necesario resaltar que la Ley de Tránsito regula lo relativo a la responsabilidad de conductores y peatones, o pasajeros, en el sentido que deben cumplir con las normas que en materia de tránsito establece el ordenamiento jurídico ordinario y reglamentario, haciendo ver que las sanciones que se apliquen a los vehículos también serán solidarios los propietarios de los mismos y del conductor.

El título II del reglamento de la Ley de Tránsito motivo de análisis, regula con precisión la totalidad de los aspectos relativos a la autoridad de tránsito y consecuentemente es importante señalar que dentro del mismo este aspecto está contenido en ocho Artículos indicando que la competencia del tránsito en la vía pública corresponde al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional.



En el Reglamento de la Ley de Tránsito se destaca que dentro de las facultades del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional se encuentran: “planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional; elaborar el reglamento para la aplicación de la Ley; organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito; emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir, organizar, llevar y actualizar el registro de conductores, el registro de vehículos; diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos; recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta Ley y disponer de ellos; aplicar las sanciones previstas en esta Ley; diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y, realizar todas las funciones otorgadas por esta Ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito”.

Dentro de las sanciones establecidas en la Ley de Tránsito se encuentran: la amonestación, multas imponibles a las personas, conductores y propietarios de vehículos que incumplan la Ley y el Reglamento de Tránsito, retención de documentos; cepos que se utilizan para inmovilizar los vehículos por haberlos dejado estacionados en la vía pública y en lugares no autorizados, entre otros.

En el título I del Reglamento de Tránsito se especifican las disposiciones generales contenidas en el capítulo I el que contiene cinco Artículos en los cuales se indica en primer lugar lo relativo a la Organización del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil con las dependencias administrativas definidas; sin embargo, las mismas podrán suprimirse o crearse otras según vayan surgiendo las



necesidades de la entidad. El nombramiento y las contrataciones del jefe y subjefe del Departamento de Tránsito corresponderán al Ministro de Gobernación a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil y la contratación del personal que colaborará con la institución quedará a cargo del Jefe del Departamento de Tránsito.

El Reglamento de Tránsito gira en torno a la seguridad peatonal, de los conductores y de otros vehículos que vayan en la misma vía o en vía contraria, en sitios urbanos o en carreteras; consecuentemente se puede afirmar que la Ley y el Reglamento de Tránsito vigentes son de suma utilidad y necesidad para todos los ciudadanos que estén de visita en Guatemala, ya que el orden vehicular exige seguridad para todo ciudadano.

2.2. Aspectos regulatorios de la emisión de los certificados de conducción

Inicialmente es conveniente destacar que las escuelas de aprendizaje de tránsito para su funcionamiento deben ser previamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, las que extenderán los certificados o títulos que acrediten la capacidad teórica y práctica de quienes soliciten licencia de conducir, acorde con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número 242-99, Reglamento para el Funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito.

De esta cuenta, se considera que en este instrumento se destacan la totalidad de los aspectos regulatorios para la emisión de los certificados de conducción en el país, destacando para el efecto que las escuelas son entidades mercantiles, autorizadas por



el Ministerio de Gobernación para la capacitación y evaluación teórica y práctica de los aspirantes a la licencia de conducir vehículo, sujetas a las disposiciones del Ministerio de Gobernación y del Departamento de Tránsito. De igual forma se enfatiza en dicho marco regulatorio una serie de lineamientos que deben cumplir dichas escuelas, a fin de garantizar la emisión efectiva de los certificados de conducción en Guatemala.

En este orden de ideas, se establece en el reglamento en mención, que para la capacitación, dichas academias o escuelas, deben disponer como mínimo con vehículos de su propiedad, en arrendamiento o uso, de tres automóviles, un pickup de capacidad no menor de 3.5 toneladas métricas, un camión de capacidad no menor de cinco toneladas métricas, un camión de capacidad no menor de cinco toneladas, una camioneta y una motocicleta. Para el efecto, dichos vehículos deberán estar debidamente rotuladas para cuando las escuelas tengan dentro de su objeto solo la capacitación para determinada clase de licencia de conducir, deberán contar únicamente con los vehículos necesarios para la obtención de tales licencias.

Adicionalmente, es importante destacar que las escuelas de aprendizaje deben contar como mínimo de dos instructores de tránsito para efectuar la inducción correspondiente a los interesados que soliciten sus servicios.

Es de esta cuenta como este instrumento en esencia viene a regular la capacitación y los exámenes teóricos y prácticos establecidos para el efecto dentro del tránsito en Guatemala. En ese contexto, dichas entidades tendrán a su cargo la capacitación teórica y práctica de los aspirantes a la licencia de conducir, de conformidad con lo

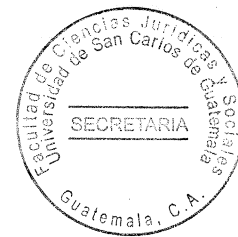


previsto en la ley y el presente reglamento y las demás disposiciones que sobre el particular emita el Ministerio de Gobernación y el Departamento de Tránsito.

Resulta de suma importancia señalar que en lo relativo a los certificados de conducción, el Artículo 15 del reglamento señalado, se establece lo siguiente: “Las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito, con base en los exámenes que practiquen deberán extender certificados de capacitación teórica y práctica, en los formularios que para el efecto les proporcionará el Departamento de Tránsito. Por tal expedición de certificados podrán cobrar el valor que les fije el Departamento de Tránsito”.

Con esta regulación es evidente que las escuelas autorizadas para la emisión de tránsito, en esencia tienen un primer propósito de índole económica, en virtud que efectúan un cobro determinado por la emisión de estos certificados, observando de antemano las políticas de educación vial que oportunamente vaya impulsando el propio Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito.

Dentro de esta gama de observaciones, resulta de suma utilidad puntualizar en que no puede dejarse pasar desapercibido que las escuelas de aprendizaje de manejo en la República de Guatemala, deben implementar los cursos de capacitación teórica y práctica que tengan como mínimo 15 horas de duración y los instructores, deberán rendir a la administración de la escuela un informe semanal de la capacitación que se brinda a los aspirantes a licencia de conducir, de conformidad con el formulario que para el efecto prepare la escuela y apruebe el Departamento de Tránsito.



2.3. Procedimiento para la obtención de certificados de conducción

En el presente apartado, es importante señalar que en esencia no existe un aspecto procedimental que destaque con precisión la serie de elementos que se deben observar minuciosamente para la obtención de los certificados de conducción en los centros o academias de conducción en la República de Guatemala. Sin embargo, a grandes rasgos, puede señalarse entre otros aspectos a seguir, los siguientes:

- a) Efectuar el pago correspondiente.
- b) Sustentar el examen teórico, fundamentado en la Ley de Tránsito de Guatemala.
- c) Sustentar el examen práctico de manejo en los centros establecidos por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

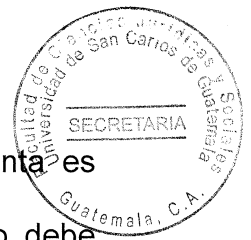
Como puede observarse, el mecanismo para la obtención de un certificado de conducción es sumamente fácil o al menos relativamente, puesto que estos aspectos en realidad dependen en mayor grado del propio aspirante, pues de la pericia que demuestre, se facilitará la obtención del certificado correspondiente. Este ha sido precisamente uno de los aspectos que han generado mayor debate en el ordenamiento guatemalteco, en virtud que este apartado es precisamente el que se ha prestado para manipularse, pues sabido es que en algunos casos, quienes no deseen sustentar tanto la prueba teórica y práctica, deben hacer efectivo un pago aproximado de entre Q.1,500.00 a Q.3,000.00, para la obtención u exoneración de dichas pruebas.



2.4. Requerimientos administrativos para la autorización de las escuelas de aprendizaje en Guatemala

Dentro de los preceptos que se requieren abordar en el presente apartado, se encuentre el hecho de señalar que las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito para su funcionamiento deben ser previamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, las que extenderán los certificados o títulos que acrediten la capacidad teórica y práctica de quienes soliciten licencia de conducir. Para cumplir con este apartado, es preciso circunscribirse a los aspectos regulatorios contenidos en el Acuerdo Gubernativo Número 242-99, Reglamento para el Funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito, requiriéndose destacar que el objeto del mismo es regular los requisitos y los procedimientos para la autorización del funcionamiento de dichas escuelas.

El procedimiento para la autorización y funcionamiento de dichas entidades se localiza en el capítulo V del reglamento en mención, particularmente desde el Artículo 16 al 23, destacándose en el primero de estos artículos lo relativo a la solicitud, para el efecto se transcribe literalmente lo siguiente: “Las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito para su autorización deberán presentar ante el Ministerio de Gobernación, solicitud escrita con firma autenticada por notario. La solicitud deberá ser firmada por su propietario o por el Representante Legal en su caso, debiendo consignarse en la misma los datos de identidad personal del interesado, así como la denominación que adoptará la Escuela y el lugar donde se ubicará su sede y oficinas centrales”.



Puede notarse en este apartado, que los aspectos iniciales a tomar en cuenta es efectuar primeramente la solicitud para el funcionamiento, cuyo planteamiento debe efectuarse formalmente ante el propio Ministerio de Gobernación, tal y como si fuera una asociación que se tramita o inscribe ante esta institución ministerial. Junto a la solicitud debe adjuntarse una serie de documentos, mismos que se detallan en el Artículo 17 del reglamento y que se transcribe a continuación: “La solicitud, deberá acompañarse los siguientes documentos:

- a) Proyecto de los estatutos que normarán las actividades de la Escuela de aprendizaje de Tránsito, el cual deberá estar acorde con las prescripciones de la Ley de Tránsito y su Reglamento.
- b) Patente de Comercio si se tratare de empresa individual o copropiedad y patente de sociedad y de empresa, en caso de personas jurídicas. En este último caso también deberá acompañarse el acta notarial de nombramiento del Representante Legal, debidamente registrada en el Registro Mercantil General de la República.
- c) Constancia de inscripción en el Registro Tributario Unificado.
- d) Declaración jurada ante Notario del propietario, directores o gerente, de que la Escuela acatará las órdenes, requerimientos y demás disposiciones que sobre su funcionamiento emita el Ministerio de Gobernación o el Departamento de Tránsito.
- e) Acreditar fehacientemente que cuenta con las instalaciones, mobiliario y el equipo necesario para el cumplimiento de sus funciones.



- f) Acompañar el proyecto de los Programas de estudio de los cursos de capacitación teórica y práctica que llevará acabo.
- g) El listado de los instructores de la Escuela, acreditando la escolaridad y capacitación de los mismos.
- h) Documentos que acrediten la propiedad de los vehículos, su arrendamiento, el mandato o autorización para poder utilizarlos.
- i) Fotocopia de la cédula de vecindad del propietario o representante legal de la Escuela de Aprendizaje de Tránsito y de los instructores, así como de las licencias de conducir de éstos últimos.
- j) Constancia de carencia de antecedentes penales y policiales del propietario o representante legal de la Escuela y de sus instructores.
- k) Constancia de que los vehículos se encuentren debidamente asegurados por daños a terceros. Dicho seguro deberá renovarse anualmente”.

Puede notarse la serie de requerimientos documentales que se exigen a estos establecimientos para su autorización, evidenciándose cierta complejidad en la serie de documentos solicitados; sin embargo, luego de presentada la solicitud para la autorización de una Escuela de Aprendizaje de Tránsito, el Ministerio de Gobernación, si se hubiese cumplido con los requisitos y aportado los documentos que procedieren, remitirá el expediente al Departamento de Tránsito, a efecto de que este proceda a

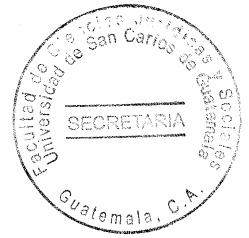


hacer una inspección de las instalaciones y vehículos y revise los programas de estudio de los cursos de capacitación teórica y práctica.

Es de esta forma que una vez efectuada la inspección y revisión a la que se hace énfasis en el apartado anterior, el Departamento de Tránsito emitirá informe circunstanciado y deberá pronunciarse sobre la procedencia de la autorización solicitada. Dicho informe deberá emitirse dentro del plazo de 12 días hábiles contados a partir de la fecha de recepción del expediente.

Es de suma importancia destacar que ya con la opinión favorable del Departamento de Tránsito, el expediente será devuelto al Ministerio de Gobernación y cursado a la asesoría jurídica del mismo a efecto de que se emita el dictamen jurídico que corresponda. Este dictamen deberá ser aprobado por la Procuraduría General de la Nación. Seguidamente, una vez cumplidos los requisitos y llenados los trámites correspondientes, el Ministerio de Gobernación emitirá el acuerdo ministerial por medio del cual se concede la autorización solicitada y se aprueba en su caso.

Previo a iniciar sus actividades, las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito debidamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación, deben inscribirse en el Registro que para el efecto tiene el Departamento de Tránsito, presentando copia certificada del acuerdo ministerial de autorización y acreditar fehacientemente que este fue debidamente publicado en el Diario Oficial.



CAPÍTULO III

3. Marco general del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil

En el presente apartado capitular, es preciso hacer énfasis en los antecedentes existentes del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, su consiguiente definición, finalidad, funciones, deficiencias jurídicas e institucionales, todo esto encaminado a identificar los aspectos generadores de la problemática.

3.1. Antecedentes

En la página electrónica del Departamento de Tránsito, se localiza el apartado relativo a la historia del mismo, en tal sentido se destaca para el efecto lo siguiente: “La Policía Nacional Civil (PNC), surge luego de la firma de los Acuerdos De Paz en 1996, sobre la reestructuración de las fuerzas policiales contemplada en el acuerdo sobre fortalecimiento del poder civil y la función del Ejército en una sociedad democrática, constituye una reforma que pretende garantizar una institución policial que respete y proteja los bienes y derechos de todos los ciudadanos guatemaltecos.

Históricamente ejecutó sus funciones como ente rector de la coordinación y regulación del tránsito en todo el territorio nacional, como un departamento de la antigua Dirección General de la Policía Nacional, dentro de la cual operaba la Policía Nacional de Tránsito. Posteriormente se emite el Decreto número 132-96 de fecha 18 de diciembre de 1996, que crea la Ley de Tránsito que especifica en el artículo 4, que compete al



Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y por ende, le asigna las funciones establecidas en el artículo 5; y el Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de Tránsito, emitido el 22 de mayo de 1998. El Departamento de Tránsito, en la actualidad depende estructuralmente de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil”.¹⁹

De acuerdo con los elementos expuestos en dicho apartado, es consistente señalar que el Departamento de Tránsito, en esencia se remonta a la misma época de la creación de la Policía Nacional Civil en el año 1997, esto implica un poco más de 21 años de existencia, tiempo durante el cual ha afrontado todo tipo de vicisitudes para la gestión de la emisión de licencias de conducir en Guatemala.

3.2. Definición

En esencia se considera que es la institución garante de la administración y ejecución del sistema de seguridad vial en la República de Guatemala, en ese contexto y acorde con la Ley de Tránsito, específicamente en el Artículo 6 del cuerpo legal en cuestión, se establecen las facultades que le competen al Departamento de Tránsito, de esta forma se indica que dicho departamento debe planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional; salvo lo que compete con exclusividad a las municipalidades del país que afecten su jurisdicción exclusivamente, como se verá en el apartado siguiente del presente trabajo de investigación. También tienen a su cargo

¹⁹ <https://transito.gob.gt/historia/> (Consultado: 18 de julio de 2018).



elaborar el reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, razón por la cual se creó el Acuerdo Gubernativo número 273-98 por el Presidente de la República, con la finalidad de ordenar y regular el tráfico.

Acorde con estos preceptos, se encarga de organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito, en ese contexto, la función de otorgar la seguridad vial se ve apoyada por personas jurídicas de naturaleza pública y privada que coadyuvan a la Dirección de Tránsito en la consecución de sus metas y en la ejecución de sus facultades.

3.3. Finalidad

Dentro de los aspectos que se requieren conocer en el presente apartado, se requiere puntualizar en los preceptos normativos contenidos en el Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, en la que dentro de sus considerandos, se destaca el hecho de fortalecer las unidades que a nivel nacional tiene la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación, regulación y control se refiere y como consecuencia tiene como objetivo delegar o trasladar funciones en otros entes públicos y prever formas innovadoras que, bajo el estricto cumplimiento de la ley, que permitan al sector privado participar en actividades específicas de la administración del tránsito.

De igual manera, dentro del Acuerdo Gubernativo 97-2009 del Ministerio de Gobernación, Reglamento sobre la Organización de la Policía Nacional Civil, se destaca



en el Artículo 15, lo siguiente: "El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, estará a cargo de un Subcomisario de la Policía Nacional Civil. Tendrá las funciones otorgadas por la Ley de Tránsito y su Reglamento y todas las que le asigne el Ministerio de Gobernación en esta materia".

Acorde con este planteamiento, es consistente manifestar que se estima que son diversas las funciones que le son otorgadas por la ley y reglamento a dicho departamento, es de esta cuenta que resulta importante señalar al respecto que su finalidad principal gira en torno a la planificación, organización y control de las disposiciones en materia de tránsito en el país, regulando el proceso de academias de aprendizaje y la emisión consiguiente de las licencias de conducir, tema sobre el cual gira el aspecto medular de la problemática abordada.

De igual manera, es importante señalar lo regulado en el Artículo 6 de la misma Ley de Tránsito, de la cual se ha venido efectuando el análisis minucioso, en la cual se transcribe para el efecto, lo siguiente: "El Ministerio de Gobernación mediante acuerdo gubernativo organizará el Departamento de Tránsito, el que será dirigido por un Jefe y un Subjefe nombrados por el titular del ramo, a propuesta del Director General de la Policía Nacional, contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la ley. También mediante acuerdo ministerial se creará y organizará la Policía de Tránsito, como parte integrante de la Policía Nacional, y con funciones especializadas de tránsito, a la cual le corresponderá aplicar la presente ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta ley".



Puede notarse de lo anterior, que este apartado, detalla en esencia la finalidad esencial que tiene dicho departamento dentro del ordenamiento vehicular en Guatemala, considerándose como la entidad rectora del tráfico vehicular en el país.

3.4. Funciones

Este apartado en esencia se localiza en el Artículo 5 del Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, donde se indican las facultades del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional.
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley.
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito.
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir.
- e) Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores.
- f) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos.
- g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos.

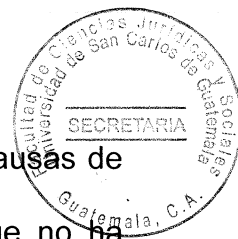


- h) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma.
- i) Aplicar las sanciones previstas en esta ley.
- j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial.
- k) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito”.

De acuerdo con esta serie de facultades, se estima que las mismas son extensivas a las funciones que realiza dicho departamento, considerándose oportuno señalar lo preceptuado en torno a su misión y visión. Destacándose para el efecto que su misión es coadyuvar a la defensa y protección de la vida de las y los guatemaltecos a través de la gestión del tránsito, la seguridad y la educación vial.

En tanto que la visión hace énfasis a ser la institución rectora y garante del tránsito, de la seguridad y la gestión vial en Guatemala; mientras que el objetivo estratégico del año 2013-2015, se considera que es el de contener y disminuir la cantidad de accidentes, muertes y personas heridas por hechos de tránsito a través de una estrategia general de prevención y gestión vial, enmarcada en los esfuerzos nacionales e internacionales.

Derivado de lo anterior, se considera que al Departamento de Tránsito, el ente encargado de supervisar y llevar el control de que las licencias no sean falsificadas,



debido a la situación actual del país es frecuente y un mal endémico de las causas de tanto accidente, ya que hay personas que poseen licencias de conducir que no han sido llenado con los requisitos establecidos por la ley vigente y positiva, especialmente los de servicio de transporte colectivo y en general de todas las disposiciones relacionadas con la actividad vehicular en Guatemala.

3.5. Deficiencias jurídicas

Todas las escuelas de aprendizaje de tránsito según el Acuerdo Gubernativo número 242-99 en su Artículo 24 instituye que estarán bajo el control del Ministerio de Gobernación, por conducto del Departamento de Tránsito.

Para los efectos consiguientes, se practicarán en cualquier momento, de oficio o a petición de parte las verificaciones o inspecciones que se estimen necesarias en las instalaciones, vehículos, mobiliario, personal y documentación atinente a la capacitación y evaluación teórica y práctica respectivas de todas y cada una de las escuelas de aprendizaje de tránsito a efecto de establecer su adecuado funcionamiento, con apego a la Ley de Tránsito y al Reglamento.

En principio este artículo en la actualidad no se cumple, ya que dichas inspecciones a todas las escuelas de aprendizaje de tránsito no se llevan a cabo para su realización y las escuelas de aprendizaje de tránsito están a merced de ellas mismas, incurriendo en la irresponsabilidad de no practicar ni capacitar a los aspirantes a obtener la licencia de conducir; ningún inspector del Departamento de Tránsito verifica, ni supervisa a las



escuelas autorizadas para emitir el certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico, para ver si la persona que adquirir este documento está capacitado para manejar el vehículo automotor y si está consciente de la responsabilidad que tiene al momento de circular en la vía pública, respetando las señales y advertencias que hay en las carreteras y caminos de todo el territorio nacional.

El Artículo 25 del mismo cuerpo legal establece: Fiscalización de la capacitación. “El Departamento de Tránsito reconocerá plena validez a los certificados que extienden las escuelas de aprendizaje de tránsito debidamente autorizadas para funcionar; sin embargo, si lo estimare conveniente o necesario podrá efectuar evaluaciones teóricas y prácticas en forma directa a los aspirantes a licencia de conducir que ya hubieren sido evaluados y aprobados cualesquiera de las escuelas de aprendizaje de tránsito en mención, con el propósito de corroborar la aptitud de los aspirantes”.

Es de esta cuenta que se estima la existencia de evidentes inconsistencias de tipo jurídica, pues la ley es permisiva en cuanto a la ausencia de mecanismos efectivos de control o fiscalización por parte del Departamento de Tránsito sobre las Academias de Aprendizaje de Tránsito que operan en la República de Guatemala.

3.7. Deficiencias institucionales

Luego de exponer los aspectos jurídicos que inciden determinadamente en la problemática, es importante señalar también los aspectos institucionales, en virtud que dentro del propio Departamento de Tránsito se localizan evidencias limitaciones para

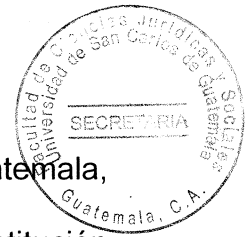


efectuar la fiscalización efectiva de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito y con ello se vulnera la seguridad y certeza jurídica que evidentemente ha ocasionado todo tipo de divergencias sobre los mecanismos utilizados en la actualidad para garantizar el control efectivo de estas academias en la emisión de los certificados de conducción y que consecuentemente afectan la seguridad vial en el país.

Estas deficiencias tienen un enorme impacto precisamente en la seguridad vial, en ese contexto, un aspecto crucial a considerar en materia de seguridad vial es el consumo de alcohol y sustancias de estupefacientes o psicotrópicas en niveles que alteran la capacidad de mantener el control del vehículo. La negligencia de los conductores de vehículos automotores, al ingerir bebidas alcohólicas en exceso ocasiona el descontrol de sus aptitudes físicas, psicológicas propias del conductor, teniendo como producto final las pérdidas de vidas humanas.

En los países en vías de desarrollo muchas víctimas de hecho de tránsitos suelen ser peatones, ciclistas, motociclistas y los usuarios del transporte público, todo esto como consecuencia de la falta de una debida educación vial proporcionada por parte del Estado deviniendo en actos de menosprecio por la vida, por parte tanto de la posible víctima como de los victimarios.

En términos generales, se considera que esta circunstancia que obedece precisamente a toda serie de deficiencias que se presentan a nivel institucional en el país, por consiguiente, se requiere de la valoración efectiva del funcionamiento institucional del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

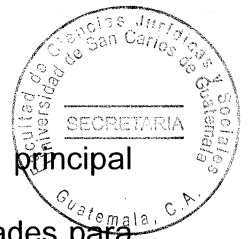


Otro de los aspectos a considerar es el hecho preciso de que el Estado de Guatemala, a través del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es la institución encargada del mantenimiento de las carreteras y puentes del país, en algunos casos otorgan concesiones para el mantenimiento. Debido a los cambios climáticos de mantenimiento en el invierno y verano y también por las secuelas que dejan los accidentes de tránsito en las carreteras.

En ese contexto se considera que el mantenimiento de calles y caminos es muy importante en la prevención de colisiones, ello indica que es posible reducir significativamente el número de colisiones por medio de la ingeniería de tránsito y generar grandes ahorros sociales, independientemente de la existencia de cambios de conducta de las personas en el tránsito.

Como consecuencia del trámite engorroso para la emisión de la licencia de conducir origina que la población en lugar de obtenerla por los medios adecuados, opta por buscar ciertas facilidades con las que incurre en ilegalidades produciendo además de la corrupción lógica, una serie de eventos de tránsito provenientes de la inexperiencia.

El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, como institución encargada de velar por el estricto cumplimiento de las leyes guatemaltecas, debe de implementar un modelo de escuela de automovilismo de tránsito, con planes de educación vial, la que debe de ser incorporada a los distintos niveles de enseñanzas en las escuelas de aprendizaje de tránsito, así mismo autorizar y revocar los permisos para los establecimiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito que no cumplan los



requisitos de la Ley de Tránsito y su Reglamento, teniendo como objetivo principal lograr que los alumnos egresen con los conocimientos de destrezas y habilidades para conducir vehículos automotores en sus diferentes categorías, así como los principios básicos sobre mecánica, que deben de impartir los instructores profesionales acreditados.

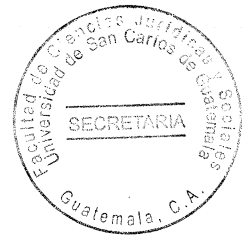
Es necesario tener una habilitación, registro o licencia para conducir, la cual misma es otorgada en distintas categorías que indican los grados de dificultad y riesgo según se trate de conducir motocicletas, vehículos livianos, vehículos de transporte de pasajeros o camiones, lamentablemente en Guatemala no se cumplen con todos los requisitos mínimos establecidos y se otorga la licencia de conducir a personas que no son aptas para la obtención de la misma.

Lo ideal sería que existiera un Consejo Nacional de Seguridad Vial o un Departamento encargado de la preparación de planes, proyectos y programas tendentes a reducir los accidentes de tránsito, así como la propuesta de incluir en la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria, secundaria, enseñanza técnica y universitaria, e instituir orientaciones o especialidades que capaciten a los futuros conductores para los distintos fines de la Ley de Tránsito, difundir y aplicar permanentemente medidas y formas de prevenir accidentes.

En el país, tanto peatones como conductores de vehículos automotores han adoptado hábitos de incumplimiento de elementales normas de tránsito, con consecuencias dolorosas para la vida propia y ajena, sin contar con las pérdidas materiales



provocadas, que es un diario vivir en la ciudad y en todo el territorio nacional. El incumplimiento de normas y el desorden existentes en la administración del tránsito, han ocasionado unos problemas de grandes magnitudes que afecta a toda la población, pues basta con circular por las vías públicas para comprender que todos pueden ser víctimas potenciales de algún hecho de tránsito.



CAPÍTULO IV

4. Seguridad jurídica en la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil en el municipio de Guatemala

En el presente apartado, se considera preciso hacer énfasis en los aspectos medulares de la problemática, toda vez que en la misma se ha identifica la falta de seguridad jurídica en la emisión del certificado de conducción correspondiente, requiriéndose por consiguiente efectuar el abordaje preciso de los antecedentes de la problemática, la situación actual y la ineficacia de los mecanismos de control existente en la actualidad.

4.1. Antecedentes de la problemática

Inicialmente es conveniente señalar que la inobservancia de la Ley de Tránsito, ha derivado en las deficiencias administrativas en el Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil, por ende se debe elaborar una guía procedimental para brindarle seguridad jurídica a la emisión del certificado de conducción por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

Desde sus inicios se tiene conocimiento que el control de tránsito en la República de Guatemala, lo había tenido el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional. Este departamento es el encargado de la emisión de licencias de



conducir, la señalización y semaforización de las vías públicas y el Departamento Motorizado y la Policía de Tránsito se encargaban del control de vehículos y pilotos en toda la república.

“Las cuatro últimas regulaciones de tránsito en Guatemala, datan desde el 4 de junio de 1927, cuando se creó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, para dar paso a la del 20 de noviembre de 1952, cuando se creó el reglamento denominado Tránsito Penal y Reglamento de Tránsito, cuyos reglamentos fueron suficientes para el control vehicular que en esta época era muy bajo”.²⁰

“La formación conceptual de la seguridad jurídica, como de otras categorías de la Filosofía y la Teoría del Derecho, no ha sido la consecuencia de una elaboración lógica sino el resultado de las conquistas políticas de la sociedad. La seguridad constituye un deseo arraigado en la vida anímica del hombre, que siente terror ante la inseguridad de su existencia, ante la imprevisibilidad y la incertidumbre a que está sometido la exigencia de seguridad de orientación es por eso, una de las necesidades humanas básicas que el Derecho trata de satisfacer a través de la dimensión jurídica de la seguridad”.²¹

La seguridad en cuanto valor jurídico no es algo que se dé espontáneamente y con idéntico sentido e intensidad en los distintos sistemas normativos. Su función y alcance dependerá de las luchas políticas y las vicisitudes culturales de cada tipo de sociedad.

²⁰ Kestler Pérez, Otto Bernardo. **Análisis jurídico del Artículo 1 de la Ley y Reglamento de Tránsito, en las imprecisiones de infracciones. Pág. 2.**

²¹ Pérez Luño, Antonio-Enrique. **La seguridad jurídica: una garantía del derecho y la justicia. Pág. 25.**



En este sentido, puede considerarse que la seguridad jurídica es un valor estrechamente ligado a los estados de derecho que se concreta en exigencias objetivas de: corrección estructural, circunstancia que implica necesariamente, la formulación adecuada de las normas del ordenamiento jurídico y corrección funcional, que no es otra cosa más que el estricto cumplimiento del derecho por sus destinatarios y especialmente por los órganos encargados de su aplicación. Acorde con estos preceptos, se considera por consiguiente que, junto a esa dimensión objetiva la seguridad jurídica se presenta, en su acepción subjetiva encarnada por la certeza del derecho, como la proyección en las situaciones personales de las garantías estructurales y funcionales de la seguridad objetiva y jurídica que se persigue para todos los ciudadanos guatemaltecos.

En esencia, la seguridad jurídica se ha convertido en un lugar común. Lo enuncian los legisladores, los gobernantes, los abogados, los periodistas. Todos hablan de ella. Sin embargo, no hay comprensión cabal de la noción y tampoco existe efectiva seguridad jurídica, de modo que ella resulta la gran ausente cuya puerta tocan todos, con ninguna o con escasa respuesta.

“Se afirma que uno de los logros jurídicos más relevantes de la modernidad es la conquista política del principio de seguridad jurídica y del principio de legalidad. Vaya siameses. No sobrevive el uno sin el otro y sin embargo, con frecuencia, se niegan. Nacieron como presupuestos y funciones del derecho y del Estado en la tradición contractualista. A través de ellos las teorías positivistas del derecho explican el origen de las instituciones políticas y jurídicas a partir de la exigencia (racional, utilitaria) al



tenor de las diversas interpretaciones del estado de naturaleza y el pacto social, de abandonar la situación en la que el hombre posee una ilimitada (aunque insegura) libertad, a otra libertad limitada pero protegida y garantizada”.²² (sic)

Atendiendo esta concepción doctrinaria, es conveniente destacar que, la seguridad jurídica se reputa transversal y común denominador de las luchas de las diferentes sociedades, pero como sus alcances dependen de las necesidades del medio, de la forma como se haya adoptado, si atiende o no las dinámicas sociales; esto es muy poco probable. Porque las luchas sociales se han iniciado en los que nada valen, en los sujetos a un régimen, en quienes no son atendidos por el ordenamiento jurídico y han terminado, en los que todo lo tienen, en los que valen, en los que cuentan a la hora de legislar. En este sentido, la seguridad jurídica sigue estando perenne, intocable; va y viene por entre las diferentes formas jurídicas sin cambiar.

Como ha dicho la doctrina dominante, seguridad jurídica implica formación de las leyes. Sin embargo, en sociedades antiguas como la tradicional China la promulgación de las leyes no se contempla como un procedimiento normal para asegurar el buen funcionamiento de la sociedad.

“La seguridad jurídica se muestra como una realidad objetiva, esto es, se manifiesta como una exigencia objetiva de regularidad estructural y funcional del sistema jurídico, a través de sus normas e instituciones”.²³

²² Gallego Marín, Carlos Arturo. **El concepto de seguridad jurídica en el Estado Social**. Pág. 72.

²³ Zavala Egas, Jorge. **Teoría de la seguridad jurídica**. Pág. 14.

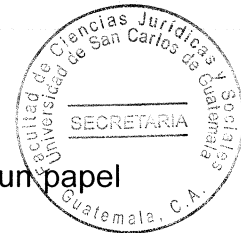


De acuerdo con esta definición, se considera que, en esencia, la Constitución Política de la República de Guatemala, vincula la seguridad jurídica de los habitantes del país con los derechos humanos y las libertades fundamentales, con su efectiva e inmediata vigencia, circunscribiéndose a la reserva correspondiente de la ley para su tratamiento con la consiguiente imposición de la interpretación en procura de la libertad; este aspecto conlleva a destacar que la seguridad jurídica tiene como presupuesto, fundamento, contenido y finalidad, los derechos fundamentales de las personas.

Uno de los principios fundamentales de todo ordenamiento constitucional democrático es la seguridad jurídica, debido a la necesidad de que los ciudadanos sepan, en todo momento, a qué atenerse en sus relaciones con el Estado y con los demás particulares.

Debe entenderse como la confianza que los ciudadanos pueden tener en la observancia y respeto de las situaciones derivadas de la aplicación de normas válidas y vigentes. La seguridad jurídica se asienta sobre el concepto de predictibilidad, es decir, que cada uno sepa de antemano las consecuencias jurídicas de sus propios comportamientos.

En atención a la totalidad de preceptos vertidos en torno a este concepto, puede ampliarse, indicando que, la seguridad jurídica garantiza la confianza que los ciudadanos pueden tener en la observancia y el respeto de las situaciones derivadas de la aplicación de normas válidas y vigentes. Es por ello que, entendida en su sentido más amplio, la seguridad jurídica supone la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cuál ha de ser la actuación del poder en aplicación del derecho.



“La seguridad jurídica, es un principio, que en cualquier sistema jurídico juega un papel fundamental, sobre todo porque busca que el gobernado tenga plena certeza de los actos de autoridad. Actos de autoridad que no sólo se acotan al concepto de acto administrativo, sino al conjunto de actos que los entes públicos, cualquiera que sea su clase, especie, fuero o función, puedan desarrollar dentro de la esfera jurídica de los particulares”.²⁴

La seguridad jurídica es complicada, porque vela en toda su dimensión por los derechos del gobernado. Derechos que no pueden restringirse o suspenderse sino en los casos y condiciones que así lo dicte un ordenamiento supremo, ya sea por necesidad del Estado, por protección de su soberanía o con una justificación social. La seguridad jurídica está vinculada a los derechos económicos, heterogéneos de defensa y de carácter económico, pero en esta ocasión se estudian los momentos de la seguridad jurídica, es decir, el tiempo de aplicación y algunos principios de la propia seguridad jurídica que se deben observar en el momento en que exista la certeza ordenadora, certeza jurídica o certidumbre jurídica.

Atendiendo estos elementos doctrinarios, es necesario considerar que la seguridad jurídica, es un principio que forja, delimita, o perfecciona a otros de su misma especie o rango constitucional, pero que, por su importancia, goza de supremacía, pues ninguno de ellos podría gozar de autonomía si a final de cuentas su génesis no se vincula con el Estado de derecho y con el saber a qué atenerse.

²⁴ Solís, Adolfo. **El principio de seguridad jurídica**. Pág. 1.



En virtud de esta serie de elementos, la seguridad jurídica pues, se define e identifica con el conjunto de factores jurídicos que se instauran por un Estado para mantener su estabilidad y funcionamiento, a través del respeto a los derechos y principios de los hombres que detentan la soberanía del mismo.

Así, el Estado goza de la más amplia gama de principios que le permiten emitir normas para proteger a sus habitantes de cualquier abuso, exceso o desvío de los entes públicos, que pueden iniciar una simple interpretación de la ley, hasta el más común acto de prevaricación o desvío de poder.

“La seguridad jurídica es tan amplia, que no está compuesta por un solo subprincipio, es decir, la seguridad jurídica no significa una sola cosa, sino que su concepción conlleva a pensar que para dotar al individuo y al Estado de verdadera seguridad jurídica, hay que cumplir con todos y cada uno de sus postulados, que inician con la certeza ordenadora, en donde el Estado es aquel que diseña la norma y su diseño debe cumplir con ciertos factores, hasta llegar a la existencia y vigencia de la norma, en donde su texto debe brindar certeza jurídica, para concluir con la certidumbre jurídica, que se origina cuando el sujeto tiene un acto de autoridad y le es aplicada la ley”.²⁵

De esa cuenta es importante resaltar que la seguridad jurídica no es solo un concepto jurídico abstracto o un dogma, sino que su contenido abarca múltiples aspectos y momentos, ya que un primer momento es visible cuando el legislador observa dentro del proceso de la creación de la ley, todos los principios que deben respetar el marco

²⁵ *Ibíd.* Pág. 2.



constitucional, es decir, todo lo que se debe observar antes de que esté vigente la norma. De igual forma, es necesario enfatizar en que, existe un segundo momento de la seguridad jurídica, que inicia cuando la norma ya está vigente pero antes de ser aplicada y lógicamente un último momento, que se genera desde el momento en que la autoridad o el particular deciden aplicar la norma dentro de su esfera jurídica.

4.2. Situación actual

Como se señaló en el número anterior, la seguridad jurídica no es únicamente brindar conocimiento pleno o certeza de los actos de autoridad; la seguridad jurídica está concebida desde antes de la existencia de la norma, durante y posterior a su vigencia y aplicación, por ello, al referirse a la seguridad jurídica en este contexto, no se realiza desde un punto de vista material, sino formal, básicamente con la finalidad de asegurar el verdadero derecho del gobernado y el correcto cumplimiento a este principio.

Es necesario saber que la seguridad jurídica no sólo debe llamarse así, sino que debe denominarse certeza ordenadora cuando está en el proceso de creación de la ley; certeza jurídica cuando dicha ley tiene vigencia, pero aún no es aplicada, exigiéndose como requisito que la norma sea clara e inteligible, para concluir con el concepto de certidumbre jurídica, la cual se refiere al momento en que una autoridad aplica la norma positiva en la esfera jurídica del causante.

En ese contexto, es importante resaltar que el planteamiento de los aspectos relacionados con la certeza ordenadora, certeza jurídica y certidumbre jurídica, pueden



parecer iguales, pero en esencia, identifican los momentos en que debe ser aplicable la seguridad jurídica, ya que resulta lógico que el legislador desde la iniciativa de la ley, debe observar que el tributo sea proporcional, equitativo, no confiscatorio, progresivo, estable y justo; situación que se le conoce como certeza ordenadora, la cual es una derivación de la seguridad jurídica pero se refiere únicamente a las condiciones que el legislador debe observar antes de que la norma esté vigente.

De la misma forma, cuando esa norma agota todo el proceso legislativo y se encuentra vigente, ya no se le debe llamar certeza ordenadora, sino certeza jurídica, ya que su texto debe ser claro, entendible, evitar expresiones ambiguas, en sí, debe ser inteligible, pues una mala redacción o una indebida palabra, puede generar consecuencias a todos los sectores a los que vaya dirigido. A fin de comprender con mayor precisión, este concepto, seguidamente se presenta otra definición que permite comprender mejor este concepto.

“La seguridad jurídica es uno de los bienes más preciados que el Estado garantiza. En alguna medida, una de las principales justificaciones de la existencia del Estado ha sido precisamente que, mediante el monopolio de la violencia, asegura la existencia de la sociedad y la paz interior. No solo esto, sino que la observancia general de las normas jurídicas y mandatos de autoridad, permite que los individuos se muevan dentro de un marco legal con igual libertad y autonomía y que realicen sus planes de vida. De ahí la pretensión de obligatoriedad inexorable que caracteriza a un ordenamiento jurídico”.²⁶

²⁶ Magaloni, Beatriz. *¿Seguridad jurídica o legitimidad?* Pág. 12.



En virtud de este planteamiento, puede decirse entonces que, en resumen, la seguridad jurídica es uno de los bienes más preciados que el Estado garantiza, siendo en consecuencia uno de los aspectos que requiere evaluarse sobre este concepto, básicamente porque es uno de los aspectos que se encuentra vulnerado dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco y que afecta directamente el sistema de justicia del país, pues genera cierto grado de incertidumbre en la emisión de los certificados de conducción en Guatemala.

La actual Ley de Tránsito tiene la particularidad de que en su Artículo 7, faculta al Ministerio de Gobernación para que a través de un acuerdo gubernativo, pueda trasladar o contratar funciones que competen al Departamento de Tránsito, a entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio y se reserva el derecho de dar por terminada esta relación sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

Es importante resaltar que el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, está a cargo de un Subcomisario de dicha entidad y tendrá las funciones otorgadas por la Ley de Tránsito y su Reglamento y todas las que le asigne el Ministerio de Gobernación en esta materia.

En la actualidad es el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, es quien desempeña la función de emitir los certificados de conducción, circunstancia que obedeció básicamente porque con anterioridad, esta función correspondía a las escuelas de aprendizaje de tránsito; sin embargo fueron muchos los señalamientos en



torno a que en las mismas, se compraban y otorgaban certificados de conducción sin control alguno, es por ello que cualquier persona, aun sin preparación o experiencia, pueda obtenerlo, sin necesidad de aprobar los exámenes teóricos y prácticos, acorde con lo preceptuado en el Artículo 14 del Decreto número 132-96 Ley de Tránsito, Artículo 25, literal f, 27 y 28 del Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de la Ley de Tránsito, así como en el Acuerdo Gubernativo 242-99 Reglamento para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito, pues en ninguno de estos instrumentos se establece parámetros de fiscalización, únicamente de constitución.

Un aspecto esencial o medular que ha influido en la escasa efectividad de la Policía Nacional Civil en la organización del Estado, gira en torno a la falta de esfuerzos para procurar la mejora de la situación y percepción de seguridad que tienen los ciudadanos, puesto que el trabajo o función policial, no garantiza la seguridad de y en la comunidad, careciendo totalmente de acciones orientadas a incidir en la construcción de un ambiente de bienestar para la comunidad donde ejerce su influencia, por consiguiente no influye en lo absoluto en la percepción generalizada, vinculada con el hecho de que la gente pueda sentirse más segura, en tal sentido debe trabajar con mayor determinación en cambiar esa percepción ciudadana.

Todas las escuelas de aprendizaje de tránsito según el Acuerdo Gubernativo número 242-99 en su Artículo 24 instituye que estarán bajo el control del Ministerio de Gobernación, por conducto del Departamento de Tránsito. Para los efectos consiguientes, se practicarán en cualquier momento, de oficio o a petición de parte las verificaciones o inspecciones que se estimen necesarias en las instalaciones,



vehículos, mobiliario, personal y documentación atinente a la capacitación y evaluación teórica y práctica respectivas de todas y cada una de las escuelas de aprendizaje de tránsito a efecto de establecer su adecuado funcionamiento, con apego a la Ley de Tránsito y al presente Reglamento.

En principio este Artículo no se cumple, puesto que dichas inspecciones a todas las escuelas de aprendizaje de tránsito no se llevan a cabo para su realización y las escuelas de aprendizaje de tránsito están a merced de ellas mismas, incurriendo en la irresponsabilidad de no practicar ni capacitar a los aspirantes a obtener la licencia de conducir; ningún inspector del Departamento de Tránsito verifica, ni supervisa a las escuelas autorizadas para emitir el certificado de aprobación de los exámenes teórico y práctico, para ver si la persona que adquirir este documento está capacitado para manejar el vehículo automotor y si está consciente de la responsabilidad que tiene al momento de circular en la vía pública, respetando las señales y advertencias que hay en las carreteras y caminos de todo el territorio nacional.

Es en torno a la serie de preceptos que se han venido desarrollando que el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, reconocerá la plena validez de los certificados que extienden las escuelas de aprendizaje de tránsito debidamente autorizadas en Guatemala para funcionar; sin embargo si lo estimare conveniente o necesario podrá efectuar evaluaciones teóricas y prácticas en forma directa a los aspirantes a licencia de conducir que ya hubieren sido evaluados y aprobados cualquiera de las escuelas de aprendizaje de tránsito en mención, con el propósito de corroborar la aptitud de los aspirantes.



4.3. Ineficacia de los mecanismos de control

De acuerdo con lo preceptuado en el capítulo II, Artículo 25 del Acuerdo Gubernativo Número 273-98 Reglamento de Tránsito toda persona que aspire a obtener por primera vez una licencia de conducir o realizar transferencia de tipo, deberá cumplir con una serie de requisitos entre los cuales se incluye la aprobación de una prueba teórica.

Acorde con estas disposiciones, primeramente se requiere cumplir con algunos requisitos mínimos, destacándose entre estos, el conocimiento de la Ley de Tránsito y su Reglamento, así como de la normativa específica en materia de tránsito y transporte, adicionalmente también se deberá demostrar conocimientos básicos del funcionamiento del vehículo a conducir, de los factores de riesgo implícitos al conducir y fundamentalmente reunir los requisitos mínimos de las normas de convivencia al conducir, para el efecto se destaca también que el Departamento de Tránsito realiza pruebas especiales para las personas que así lo requieran de manera justificada.

Las pruebas de manejo son los filtros que definen a las personas que tienen la capacidad para conducir; en ese sentido, se considera que el certificado de la aprobación para tramitar la licencia de conducir es un requisito primordial. Esto define quiénes son las personas aptas para manejar. Por eso, es muy importante hacerlas y no comprar la papelería en forma anómala. Esto es muy básico para bajar los índices de accidentes de tránsito, ya que las personas estarán mejor capacitadas y aptas para enfrentarse al tráfico y no poner en riesgo la vida de los demás.



En este contexto, se considera que uno de los problemas medulares que se suscitan en torno a los mecanismos de control del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, gira en torno a las deficiencias estructurales u organizacionales de esta institución para la gestión efectiva e implementación de controles que garanticen la ejecución de las pruebas correspondientes de manejo, de la forma como lo requiere el Reglamento de la Ley de Tránsito, estimándose que existe un determinado grado de inseguridad jurídica para la emisión del certificado de conducción en Guatemala.

Este aspecto cobra mayor auge, en virtud de los señalamientos que se vierten en medios de comunicación, redes sociales e información de conductores, sobre que al igual que sucedía con el procedimiento anterior donde las academias de aprendizaje de tránsito diseñaron toda una logística para efectuar cobros ilegales para emitir dichos certificados, también en el propio Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, se compran y otorgan certificados de conducción sin control alguno, es por ello que cualquier persona, aun sin preparación o experiencia, pueda obtenerlo, sin necesidad de aprobar los exámenes teóricos y prácticos, acorde con lo preceptuado en el Artículo 14 del Decreto número 132-96 Ley de Tránsito, Artículo 25, literal f, 27 y 28 del Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de la Ley de Tránsito.

En ninguno de estos instrumentos se establece parámetros de fiscalización, únicamente de constitución, aunado a ello, se carece de un mecanismo o régimen de sanciones, pues debería sancionarse con prisión a quienes generan la oportunidad de obtener dichos certificados, tomando en consideración el impacto jurídico y socioeconómico que se deriva de la responsabilidad de conductores y lesiones culposas por la impericia e



imprudencia que se manifiestan en los hechos de tránsito en el municipio, este aspecto es susceptible de evitarse, a través de filtros efectivos aplicados por el Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil.

En el Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo Número 97-2009 Reglamento de Organización de la Policía Nacional Civil, se hace énfasis en que la Policía Nacional Civil es la institución encargada de proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública.

En tanto que en el Artículo 2 del Decreto Número 11-97 Ley de la Policía Nacional Civil, se preceptúa que la misma es una institución profesional armada, ajena a toda actividad política. Su organización es de naturaleza jerárquica y su funcionamiento se rige por la más estricta disciplina. En ese contexto, es importante señalar que, la Policía Nacional Civil ejerce sus funciones durante las 24 horas del día en todo el territorio de la República. Para efectos de su operatividad estará dividida en distritos y su número y demarcación serán fijados por la Dirección General.

En esencia, puede decirse entonces que las deficiencias jurídicas e institucionales contenidas en la Ley de Tránsito y Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil, ha derivado en que las escuelas de aprendizaje de tránsito en Guatemala, funcionen sin ningún control para la evaluación y emisión de certificaciones de manejo correspondientes, circunstancia que se manifiesta en que cualquier persona, aun sin preparación o experiencia, pueda obtenerlo, sin necesidad de aprobar los exámenes

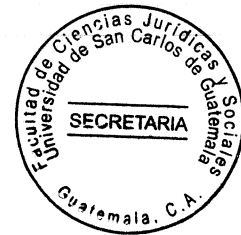


teóricos y prácticos; generando el consiguiente impacto jurídico y socioeconómico que se deriva de la responsabilidad de conductores y lesiones culposas por la impericia e imprudencia que se presenta en los hechos de tránsito, requiriéndose en consecuencia, la formulación de una guía de fiscalización y el establecimiento de sanciones efectivas en la Ley de Tránsito, en el afán de brindar seguridad y certeza jurídica a las actividades que desarrollan estos establecimientos.

4.4. Propuesta de solución

Atendiendo la serie de aspectos vertidos en los capítulos anteriores, es consistente manifestar que derivado de la inobservancia de los preceptos normativos contenidos en el Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito y que ha generado en consecuencia la serie de deficiencias administrativas en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, resulta razonable en consecuencia señalar la consiguiente propuesta de solución que se estima y puede contribuir determinadamente a mitigar y contrarrestar la incidencia de la problemática.

Es de esta manera que se estima consistente puntualizar en la necesidad de elaborar una guía procedimental o manual de normas y procedimientos para la emisión del certificado de conducción en la República de Guatemala, el mismo debe ser avalado por el Ministro de Gobernación, en consecuencia se estima que este aspecto permitirá brindarle seguridad jurídica a la emisión del documento en mención y a la vez proyectará una mayor certeza jurídica por parte del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil a la población o usuarios que requieran dicho certificado.

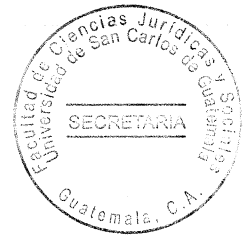


CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En el Artículo 7 de la Ley de Tránsito se faculta al Ministerio de Gobernación para que a través de un acuerdo gubernativo, pueda trasladar o contratar funciones que corresponden al Departamento de Tránsito, a entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio y se reserva el derecho de dar por terminada esta relación sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional. Debe recordarse que esta situación ha generado todo tipo de inconsistencias, inclusive de focos de corrupción, es por ello que gradualmente se han incrementado los señalamientos en torno a que en las escuelas de aprendizaje, se compran y otorgan certificados de conducción sin control alguno, derivando en que cualquier persona, aun sin la preparación o experiencia pueda obtenerlo, sin necesidad de aprobar los exámenes teóricos y prácticos.

Hasta el desarrollo de la investigación, no existen mecanismos específicos de fiscalización para la emisión de dichos certificados por parte de instituciones como Contraloría General de Cuentas o Superintendencia de Administración Tributaria, por ende se recomienda que el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, adopte las medidas administrativas encaminadas a minimizar o contrarrestar la serie de deficiencias suscitadas en torno a la problemática, debiéndose considerar como medida efectiva e inmediata, el establecimiento de una guía procedimental o manual de normas y procedimientos para la emisión del certificado de conducción, todo lo cual permitirá disponer de una plataforma tecnológica que permita ejercer mayores controles técnicos y administrativos en la emisión del certificado de conducción correspondiente.





BIBLIOGRAFÍA

GALLEGO MARÍN, Carlos Arturo. **El concepto de seguridad jurídica en el Estado Social.** Universidad de Caldas. Manizales, Colombia: (s.E.), 2012.

HERRERA HERMOSILLA, Claudio. **Regulación del transporte extraurbano.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Guatemala: (s.e), (s.E.), 1993.

<https://es.scribd.com/document/317961910/Historia-Del-Transito>. (Consultado: 02 de junio de 2018).

<http://www.ejournal.unam.mx/cns/no70/CNS07004.pdf> (Consultado: 03 de junio de 2018).

<http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/417/A4.pdf>. (Consultado: 03 de junio de 2018).

<http://udep.edu.pe/castellanoactual/hay-mucho-trafico/> (Consultado: 03 de junio de 2018).

<https://diosdice.com/transito/> (Consultado: 03 de junio de 2018).

<https://www.seguridadpublica.es/2008/10/el-trafico-concepto-general-ordenacion-y-regulacion-normativa-aplicable-la-ley-de-seguridad-vial-reglamento-general-de-circulacion-y-codigo-de-circulacion-2/> (Consultado: 04 de junio de 2018).

<http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/417/A4.pdf> (Consultado: 05 de junio de 2018).

<https://republica.gt/2018/02/05/batalla-por-licencias-la-pugna-para-su-emision-en-guatemala/> (Consultado: 06 de junio de 2018).

<https://transito.gob.gt/historia/> (Consultado: 18 de julio de 2018).

KESTLER PÉREZ, Otto Bernardo. **Análisis jurídico del Artículo 1 de la Ley y Reglamento de tránsito en la imposición de infracciones.** Tesis Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Guatemala: (s.E.), 2007.

LAURA, Guillermo. **El rol del Estado en el tránsito automotor.** Buenos Aires, Argentina: (s.E.), 1984.

MAGALONI, Beatriz. **¿Seguridad jurídica o legitimidad?** Revista filosofía y letras. México D.F.: (s.E.), 1990.



PÉREZ LUÑO, Antonio-Enrique. **La seguridad jurídica: una garantía del derecho y la justicia.** Boletín de la Facultad de Derecho. Universidad de Sevilla, España: (s.E.), 2000.

POL BETANCOURTH, Ligia Yesenia. **Análisis jurídico y doctrinario del Artículo 17 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 y del Acuerdo Gubernativo 242-99 Reglamento para el funcionamiento de las escuelas de aprendizaje de tránsito en cuanto al funcionamiento, sanciones y responsabilidades penales, civiles y administrativas.** Tesis Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Guatemala: (s.E.), 2007.

QUINTERO GONZÁLEZ, Julián Rodrigo. **Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible.** Bonyacá, Colombia. (s.E.), 2017.

Real Academia Española. **Diccionario de la lengua española.** 22ª ed.; Madrid España: Ed. Espasa Calpe, 2011.

SOLÍS FARÍAS, Adolfo Cuauhtémoc. **El principio de seguridad jurídica.** México D.F. México: (s.E.), (s.f.).

THOMSON Ian y Alberto Bull. **La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales.** Revistas de la CEPAL No. 76. (s.E.), 2002.

ZAVALA EGAS, Jorge. **Teoría de la seguridad jurídica.** Revista iuris dictio. Vol. 12. Número 14. Quito, Ecuador: (s.E.), 2011.

Legislación:

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

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

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

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

Delegación de la Competencia de la Administración de Tránsito a la Municipalidad de Guatemala. Acuerdo Gubernativo Número 67-98. Ministerio de Gobernación, 1998.



Reglamento para el Funcionamiento de las Escuelas de Aprendizaje de Tránsito.
Decreto Número 242-99 del Organismo Ejecutivo, 1999.

Reglamento Interno que establece la Estructura de las Direcciones del Ministerio de Gobernación. Acuerdo Ministerial Número 2244-2007 del Ministerio de Gobernación, 2007.