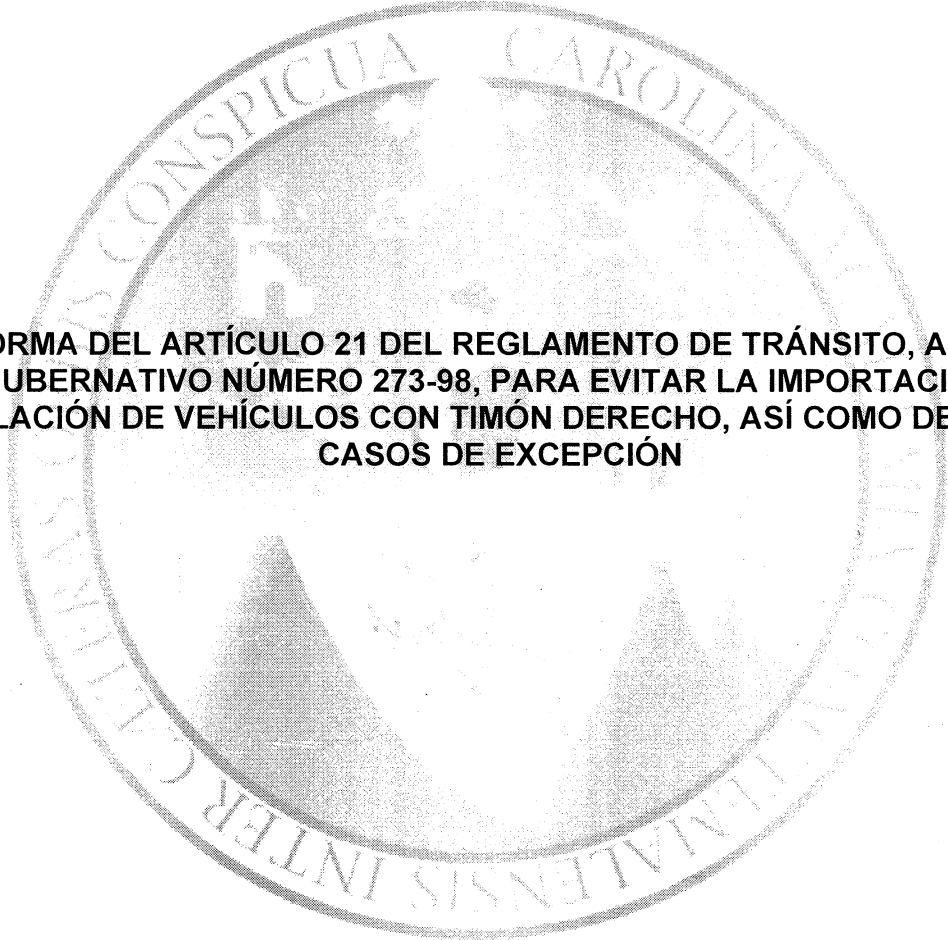


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a cross and four stars. The shield is surrounded by a circular border containing the Latin motto "SCIENTIA CONSPICUA CAROLINA" at the top and "UNIVERSITAS SAN CAROLINIENSIS INTER AMERICANAS" at the bottom.

**REFORMA DEL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO, ACUERDO
GUBERNATIVO NÚMERO 273-98, PARA EVITAR LA IMPORTACIÓN Y
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO, ASÍ COMO DEFINIR LOS
CASOS DE EXCEPCIÓN**

MARÍA MONTSERRAT ORTEGA LUPITOU

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2019

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

**REFORMA DEL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO, ACUERDO
GUBERNATIVO NÚMERO 273-98, PARA EVITAR LA IMPORTACIÓN Y
CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO, ASÍ COMO DEFINIR LOS
CASOS DE EXCEPCIÓN**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

MARÍA MONTSERRAT ORTEGA LUPITOU

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, noviembre 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. Abidan Carias Palencia

SECRETARIO: Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Licda. Olga Aracely Lopez Hernandez

Vocal: Licda. Maida Elizabeth Lopez Ochoa

Secretario: Lic. René Siboney Polillo Cornejo

Segunda Fase:

Presidente: Licda. Eloisa Mazariegos Herrera

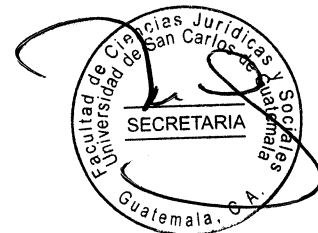
Vocal: Licda. Anabella del Rosario Orellana Reyna

Secretario: Lic. José Daniel Chamalé Contreras

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)



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 29 de agosto de 2018.

Atentamente pase al (a) Profesional, VICTALINO DE JESÚS ESPINO PINTO
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
MARÍA MONTSERRAT ORTEGA LUPITOU, con carné 200921720,
 intitulado REFORMA DEL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO, ACUERDO GUBERNATIVO
NÚMERO 273-98, PARA EVITAR LA IMPORTACIÓN Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO, ASÍ
COMO DEFINIR LOS CASOS DE EXCEPCIÓN.

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

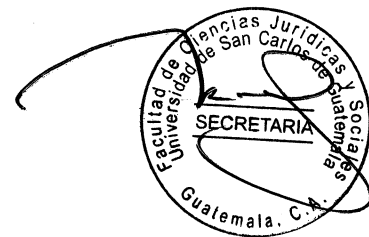


Fecha de recepción 030/08/2018 f) _____

Asesor(a)
 (Firma y Sello)
Victalino de Jesús Espino Pinto
 ABOGADO Y NOTARIO
 COL. 0191

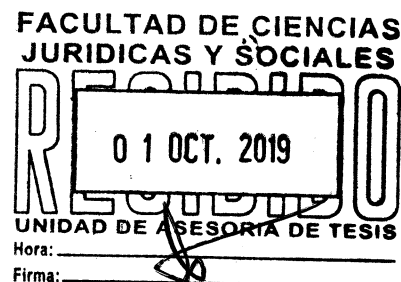


VICTALINO DE JESUS ESPINO PINTO
ABOGADO Y NOTARIO
6ª Avenida A 14-62, oficina 8, Zona 1
Tel. 22382834



Guatemala 1 de octubre de 2019

LICENCIADO
ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
JEFE DE LA UNIDAD DE TESIS
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
SU DESPACHO



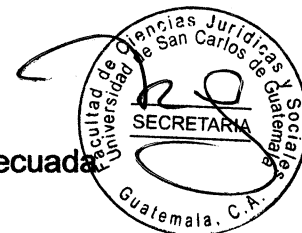
Respetable licenciado:

Como asesor de la tesis de la bachiller MARÍA MONTSERRAT ORTEGA LUPITOU, con número de carné 200921720, en la elaboración del trabajo intitulado: **“REFORMA AL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98, PARA EVITAR LA IMPORTACIÓN Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO, ASÍ COMO DEFINIR LOS CASOS DE EXCEPCIÓN”** me permito manifestarle que dicha investigación:

a) Desarrolla todo lo concerniente a la parte doctrinaria del tema, para poder comprender lo relativo al derecho administrativo y posteriormente a la Ley de Tránsito, las normas aplicables y específicamente al análisis de la importación y circulación de vehículos con timón derecho, definiendo los casos de excepción.

b) La estudiante MARÍA MONTSERRAT ORTEGA LUPITOU para la realización del trabajo de tesis utilizó los métodos histórico, analítico, sintético, deductivo y la observación, mismos que le facilitaron la producción de conocimientos y criterios válidos para llegar a la conclusión relativa a la causa de donde emana la antonimia jurídica de la norma, al no prohibir de manera expresa la importación de los vehículos automotores con timón derecho, así como definir los casos de excepción.

De igual forma, se apoyó en bibliografía como fuente de doctrina para la adecuada estructuración de la presente investigación.



De igual forma, se apoyó en bibliografía como fuente de doctrina para la adecuada estructuración de la presente investigación.

c) La conclusión discursiva es válida, concreta y susceptible de aplicarse en el ordenamiento jurídico del país.

d) La bibliografía contiene obras de gran relevancia al igual que el análisis de la legislación relativa necesaria para el desarrollo del presente trabajo de tesis.

He guiado personalmente a la estudiante durante todas las etapas del proceso de investigación científica, aplicando los métodos y técnicas apropiadas para resolver la problemática planteada.

e) La contribución científica en materia administrativa desarrollada en el presente trabajo de tesis, es de gran importancia para la debida aplicación de la norma y los efectos que produce en el tema abordado por esta investigación, para determinar que es necesaria la ampliación en sentido restrictivo de la importación, para darle mayor seguridad y certeza.

La tesis en cuestión, cumple con los requisitos legales prescritos y exigidos en el Artículo 31 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual emito **DICTÁMEN FAVORABLE**, a efecto de que, el mismo le permita continuar con el trámite correspondiente para su posterior evaluación por el tribunal examinador en el examen público de tesis, previo a optar el grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales.

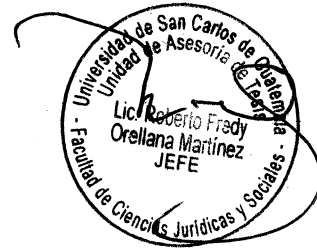
Declaro expresamente que no soy pariente de la estudiante María Montserrat Ortega Lupitou dentro de los grados de ley.

Deferentemente,

Victalino de Jesús Espino Pinto
ABOGADO Y NOTARIO
COL. 4101



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 11 de octubre de 2019.

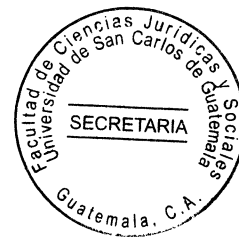
Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MARÍA MONTSERRAT ORTEGA LUPITOU, titulado REFORMA DEL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98, PARA EVITAR LA IMPORTACIÓN Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON TIMÓN DERECHO, ASÍ COMO DEFINIR LOS CASOS DE EXCEPCIÓN. 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.

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 SECRETARIO
 GUATEMALA, C. A.

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 DECANO
 GUATEMALA, C. A.

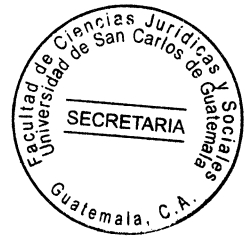




DEDICATORIA

- A DIOS Y A LA VIRGEN MARÍA:** Por guiarme y protegerme siempre.
- A MIS PAPÁS:** Por apoyarme, quererme y ser mis guías,
gracias por siempre estar conmigo.
- A MIS HERMANAS:** Por ser mis compañeras en esta aventura
y luchar siempre juntas.
- A MI FAMILIA:** A mis abuelitas por ser un ejemplo en mi vida, a
mi abuelito por orientarme a ser mejor persona.
- A MIS AMIGOS:** Porque esta etapa no hubiera sido lo mismo sin
ustedes, gracias por cada experiencia vivida.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala y a
la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por
otorgarme el título académico que hoy obtengo.

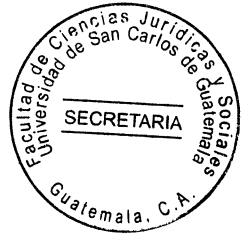
PRESENTACIÓN



El trabajo de tesis utilizó los métodos analítico, deductivo y sintético, examinando cada uno de los riesgos que conlleva la circulación e importación de los vehículos con timón derecho, asimismo las desventajas que estos tienen por el diseño de sistema de carretera con el que se cuenta en la República de Guatemala.

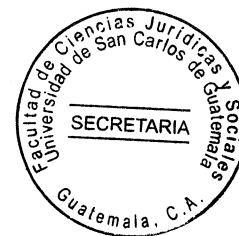
La investigación realizada se fundamenta en el campo del derecho administrativo, perteneciendo está a la rama del derecho público, teniendo por objeto de estudio el vacío legal que surge dentro del Reglamento de Tránsito, en cuanto a las características que deben de tener los vehículos con timón derecho para circular en el país, así como la falta de regulación en cuanto a la prohibición para la importación de estos vehículos automotores, desarrollando la organización de las instituciones de la administración pública, por ende siendo el sujeto de estudio en este caso el ministerio de Gobernación y las dependencias que tienen a su cargo la regulación del tránsito, así como la Superintendencia de Administración Tributaria encargada de regular la importación, llevando a cabo la investigación dentro del período comprendido del año 2013 al 2018.

El aporte de la investigación es determinar los casos de excepción para permitir la circulación de los automóviles con timón derecho, así como la prohibición de su importación, siempre que no se encuentre contemplado dentro de las causales de excepción, por lo que es necesaria la reforma al Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 ampliando su contenido y limitando la importación de los mismos al territorio guatemalteco.



HIPÓTESIS

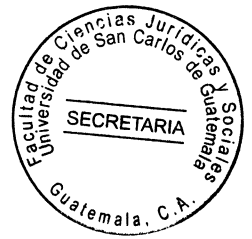
El Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 regula lo relativo a la circulación de los vehículos dentro del territorio nacional, dejando un vacío legal, en cuanto a la importación de los mismos, puesto que si bien norma la circulación, también indica las características y los accesorios con los que deben contar los automotores, por lo que debe de ser reformado indicando de manera clara y expresa la prohibición de la importación de vehículos con timón derecho, así como las excepciones por las cuales se extenderán la autorización correspondiente para su circulación y las sanciones a imponerse a quienes incumpla con dicha normativa, de esta manera obtener certeza jurídica.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para comprobar la validez o invalidez de la hipótesis planteada se utilizó el método deductivo, el cual parte de la observación de las carreteras, vías principales y señalizaciones viales en Guatemala, determinando que únicamente están diseñadas para vehículos con timón izquierdo, lo que provoca que la circulación de los automotores con timón derecho sean un riesgo para el conductor. Asimismo, el uso del método inductivo fue desarrollado para obtener una conclusión específica a partir del análisis general de los requisitos estableciendo la importancia de realizar el proyecto de reforma del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98, para establecer no solo la regulación a la prohibición de la importación de los vehículos con timón derecho, sino determinar los casos de excepción para el uso de estos automotores, así como la sanción a imponer en caso de incumplimiento.

De tal forma que mediante estos métodos se logró validar la hipótesis, ya que es evidente que la ambigüedad de la norma provoca una antinomia jurídica entre la importación de los vehículos con timón derecho y la prohibición en cuanto a la circulación de los mismos, regulado en el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Automóvil.....	1
1.1 Concepto.....	1
1.1.1. Partes del automóvil.....	2
1.1.2. Reseña histórica del automóvil.....	3
1.2 Educación y seguridad vial.....	4
1.2.1. Elementos que participan en la educación vial.....	7
1.3 Elementos que participan en la seguridad vial.....	8
1.4 Señalización vial.....	9
1.5 Sistemas de señalización vial.....	9
1.6 Origen y evolución histórica del sistema de carreteras.....	11
1.7 Acuerdo centroamericano sobre circulación por carretera.....	14
1.8 Señales de tránsito.....	15
1.9 Clasificación de la señalización vial.....	16
1.10 Señales verticales.....	16
1.11 Señales horizontales.....	17
1.12 Señalización circunstancial.....	17

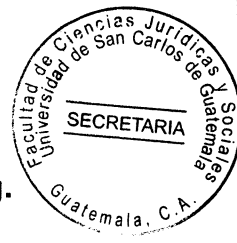
CAPÍTULO II

2. Entidades encargadas de la circulación de vehículos, así como autorización de importación de los mismo.....	19
--	----

2.1	Ministerio de Gobernación.....	19
2.1.1	Funciones y atribuciones	20
2.1.2	Misión	22
2.1.3	Visión.....	23
2.1.4	Valores	23
2.2	Estructura del Ministerio de Gobernación.....	24
2.2.1	Despacho ministerial	25
2.2.2	Viceministerio de seguridad.....	25
2.2.3	Segundo viceministerio de asuntos administrativos	27
2.2.4	Tercer viceministerio de apoyo comunitario.....	28
2.2.5	Cuarto viceministerio de coordinación interinstitucional.....	28
2.2.6	Quinto viceministerio de jurisdicción del departamento de Peten	29
2.3	Policía Nacional Civil	30
2.3.1	Historia.....	30
2.3.2	Definición	31
2.3.3	Estructura	32
2.3.4	Funciones de la Policía Nacional Civil.....	32
2.4	Departamento de Tránsito	33
2.4.1	Reseña histórica	33
2.4.2	Funciones	34
2.4.3	Reglamento de Tránsito	35
2.4.4	Organización del Departamento de Tránsito	36
2.5	Superintendencia de Administración Tributaria (SAT).....	36
2.5.1	Ley Nacional de Aduanas.....	37

CAPÍTULO III

3. Regulación de los vehículos con timón derecho en la legislación



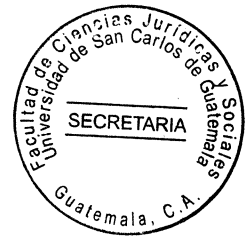
comparada.....	39
3.1 El Salvador	39
3.2 Nicaragua	41
3.3 Costa Rica	42
3.4 Panamá	44
3.5 España	45
3.6 Paraguay	46

CAPÍTULO IV

4. Reforma del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, para evitar la importación y circulación de vehículos con timón derecho, así como definir los casos de excepción.....	49
4.1 Generalidades	50
4.2 Consecuencia Jurídica	52
4.3 Importación de Vehículos en Guatemala.....	54
4.4 Limitaciones de conducir un vehículo con timón derecho en Guatemala	55
4.5 Vacío legal en la regulación de la circulación de los vehículos automotores con timón derecho	56
4.6 Proyecto de reforma al Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, en cuanto a la limitación de importación y circulación de vehículos automotores con timón derecho y los casos de excepción en Guatemala	58

CONCLUSIÓN DISCURSIVA	63
------------------------------------	-----------

BIBLIOGRAFÍA	65
---------------------------	-----------



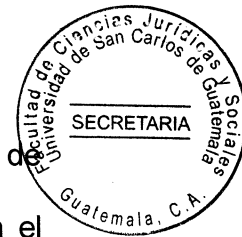
INTRODUCCIÓN

La seguridad vial, es la garantía de viabilidad por la que se desplazan los peatones y conductores, por lo que se emiten leyes que regulan lo relativo a la importación y circulación de vehículos, existiendo en el caso de Guatemala un vacío legal en cuanto a las características que deben de poseer los vehículos automotores al momento de su importación y circulación.

El objetivo general de la investigación es individualizar las características que deben poseer los vehículos automotores al ser importados al país, así como la prohibición de la circulación sino cumple con los requisitos establecidos, logrando a través del proyecto de reforma definir los requisitos para la importación y circulación de los mismos.

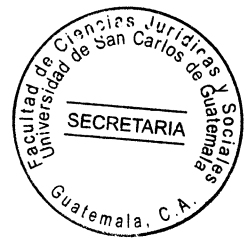
La hipótesis planteada fue el vacío legal del Artículo 21 de la Ley de Transito Acuerdo Gubernativo 273-98 en cuanto a la circulación e importación de los vehículos con timón derecho dentro del territorio nacional, específicamente al no indicar la prohibición de la importación de los mismos, así como las excepciones por las cuales se extenderá la autorización correspondiente para su debida circulación.

El trabajo de investigación cuenta con cuatro capítulos, de los cuales en el primero se desarrolla lo relativo a los automóviles, partiendo desde su historia evolución y características, incluyendo el diseño de las vías de circulación con sus respectivas señales de tránsito; en el segundo se cita a las autoridades que tienen a su cargo lo relativo a la autorización de circulación, importación y el pago del impuesto respectivo,



actividades que le corresponden a la Dirección de Tránsito adscrita al Ministerio de Gobernación, con el apoyo de la Superintendencia de Administración Tributaria; en el tercero se establecen las diferencias entre las normativas de los distintos países, regulando en algunos casos la autorización de la circulación de los vehículos con timón izquierdo y en otros, la modificación de los mismos o bien su prohibición; en el cuarto se explica los motivos de la necesidad de reformar el artículo citado ampliando su contenido en cuanto a determinar las excepciones para la autorización de la circulación de los vehículos con timón derecho y la prohibición de la circulación de los mismo.

Para la estructuración y redacción de la investigación se utilizaron distintos métodos de investigación iniciando con el inductivo, el cual se basó en el razonamiento del contenido del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 en cuanto a la prohibición de la circulación de los vehículos automotores con timón derecho en el país, para llegar a la conclusión que el citado artículo, si bien autoriza la circulación de los mismos en casos especiales, no especifica cuales serian esos casos especiales; el método inductivo, estableció los casos especiales en los que se podrá autorizar la circulación de los vehículos con el volante situado al lado derecho; el analítico permitió la división del problema a investigar, estableciendo los requisitos que son necesarios para poder conducir dicho vehículo automotor; y por medio del método sintético se logró la concreción de toda la información y se establecieron los requisitos necesarios para obtener la autorización de la circulación de dichos vehículos y por ende el permiso para su importación. Así como se aplicó la observación como técnica de investigación por medio de la cual se apreció directamente el objeto de la investigación, determinado la falta de regulación de los casos de excepción a que se refiere la norma citada.



CAPÍTULO I

1. Automóvil

Este capítulo desarrolla el concepto de automóvil, la reseña histórica y evolución que los vehículos han tenido a lo largo de los años, examina también las características y las funciones que los automóviles deben de poseer para un mejor rendimiento, la señalización vial y educación que el piloto debe de tener al encontrarse conduciendo un vehículo automotor.

1.1. Concepto

De acuerdo con el Acuerdo Gubernativo número 273-98 del Reglamento de Tránsito de la República de Guatemala, la definición de automóvil consiste en el “vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de personas y con capacidad máxima para nueve ocupantes”.

Denominándose de esta manera automóvil a cualquier vehículo automotor que pueda ser guiado para su marcha, compuesto por materiales y accesorios destinados para un mejor funcionamiento, facilitando al conductor la circulación y manejo del mismo, así como trasladar dentro del mismo pasajeros o bien materiales.

Es el medio de transporte más utilizado en la sociedad, por ser de fácil accesibilidad y destinado para distintas actividades de la vida cotidiana, lo que hace de gran importancia el uso de este automotor y por ende su regulación en la circulación e importación.

1.1.1. Partes del automóvil

Un vehículo automotor está compuesto de varias partes las cuales se describen a continuación:

- a. **“Motor: corresponde a toda la maquinaria encargada de transmitir la energía mecánica, obtenida a través del combustible, para que el vehículo lleve a cabo el transporte tanto de personas como de objetos.**

- b. **Caja de cambios: corresponde a la transmisión que existe entre el motor y las ruedas para que sea posible la modificación de la velocidad; es el componente encargado de transformar la velocidad con la cual el vehículo automotor funciona.**

- c. **Ruedas: corresponde a los elementos que llevar a cabo el soporte del peso del vehículo y su contenido, al igual que ejercer el contacto adecuado con el pavimento.**

- d. **Frenos: elemento vital encargado de ejercer la fricción entre el pavimento y las ruedas para obtener la disminución o detención total del automóvil.**

- e. **Volante: elemento por el cual el conductor determina la dirección del vehículo, orientando a través del volante las ruedas para establecer la trayectoria que desea llevar.”¹**

¹ <http://www.educamosconduciendo.com/biblioteca/elvehiculo.pdf>. (Consultado: 25 de mayo de 2015)

- f. “Sistema eléctrico: compuesto por la batería, la cual es la encargada de proporcionar la corriente inicial para el arranque del motor y a los demás accesorios que complementan al vehículo.
- g. Chasis: parte estructural del automóvil donde están englobados todos los elementos y accesorios previamente descritos.
- h. Carrocería: estructura a la cual le corresponde la función de soporte tanto de los pasajeros como del contenido que se introduzca en el vehículo al igual que el resto de los elementos y componentes del mismo.”²

1.1.2. Reseña histórica del automóvil

El significado etimológico de la palabra automóvil es “que se mueve por sí solo”³. En relación a lo anteriormente establecido, se determina que la idea del automóvil surge aproximadamente en el año 1,447. En este año Juan Hautzsh exhibió un vehículo que no era tirado por animales; su movimiento era generado a través de una combinación de poleas y engranajes.

Posterior a la creación de Hautzsh se inició el perfeccionamiento del diseño, siendo en el año 1,680 cuando Newton crea un automóvil de cuatro ruedas, el cual funcionaba a través de un escape de vapor. Al culminar la primera guerra mundial en el año 1900, se observa un notable cambio en los automóviles utilizados; se implementan en el mercado

² **Ibid.**

³ Hise M.; Rossello G.; Mariotto M. **Accidentes de tránsito, derecho y reparación de daños.** Pág. 24.



los automóviles a base de motor de gasolina, dejando atrás a los vehículos que funcionaban a través de un escape de vapor.

El refinamiento del vehículo automotor continúa ascendiendo, generando una industria y comercialización mundial. Muestra de ello es la variedad de marcas, estilos y demás elementos que se encuentran en su composición.

1.2. Educación y seguridad vial

La educación y seguridad vial son temas de suma importancia dentro de la estructura del ordenamiento vial, dado que consiste en la prevención de accidentes de tránsito y la protección de la vida humana en las vías, calles y carreteras de la República de Guatemala.

Se define a la seguridad vial como “la garantía de que la vialidad por la que se desplazan los peatones y conductores está ausente de peligros y riesgos que puedan conducir daños a la salud. El principio de seguridad es eliminar o disminuir en lo posible las causas y efectos del riesgo.”⁴

La educación vial sirve como base fundamental para la convivencia, tolerancia, comunicación, entendimiento, y respeto hacia los derechos y deberes. Es una medida de prevención contra cualquier problemática que pueda surgir a futuro entre las personas que transitan dentro de las vías públicas y el ordenamiento jurídico que regula las

⁴ <http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2/ConceptosdeSeguridadVialGuadalajara.pdf>.
(Consultado: 2 de mayo de 2015)



acciones que estos puedan realizar en ellas. Se encuentran diferentes expresiones de lo que es la educación vial:

- Respeto a las señales de tránsito
- Locaciones específicas para el estacionamiento de los automotores
- Indicaciones para rebasar
- Límites de velocidad
- Tipos de vehículos autorizados para circular en vías públicas
- Horarios de tránsito para automotores específicos

Considerando los conceptos de la seguridad y educación vial, es pertinente la distribución de ambas de forma conjunta.

“La educación vial debe de ser realizada de manera conjunta con la seguridad, definiéndola como toda acción educativa (inicial y permanente), que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de las personas, tanto a nivel de conocimientos (habilidades cognitivas, señales, normas, habilidades y destrezas) como a nivel humano (conductas, hábitos positivos de comportamiento vial, valores individuales y colectivos), que permita afrontar el fenómeno circulatorio en perfecta armonía entre los usuarios y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistemática, sobre todos los ámbitos implicados y



utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. Y todo ello teniendo como objetivo final el logro de una adecuada Seguridad Vial.”⁵

Al agrupar la educación vial junto a la seguridad se asegura el establecimiento de la educación vial como un derecho que los ciudadanos pueden gozar derivado del sistema educativo guatemalteco, creando una conciencia moral acerca de los riesgos que se generan al no comportarse de la manera correcta dentro de la vía pública.

La relevancia de la educación y la seguridad vial es de suma importancia, la cual ha aumentado considerablemente en los últimos años debido a diferentes factores, siendo uno de los principales el aumento de los accidentes en la República de Guatemala, por la falta de conocimiento del significado de las señales de tránsito o bien la poca señalización que existe en todo el territorio.

La cantidad de importaciones de automotores que la República de Guatemala realiza anualmente de automóviles usados, en su mayoría de países como Japón, Estados Unidos y Corea, entre otros, hace necesario regular de manera expresa dicha importación para evitar el transporte de vehículos de timón derecho.

El incremento en el uso de vehículos automotores impulsó la regulación en el ordenamiento jurídico, creando la ley específica y su reglamento respectivo para coordinar dichos sucesos, todo bajo una institución reglamentaria encargada de velar por la seguridad vial.

⁵ Manso Pérez, Violeta; Castaño Pardo, Manuel. **Hacer reforma educación para la seguridad vial.** Pág. 26.

1.2.1. Elementos que participan en la educación vial

Dentro de los elementos que integran la seguridad y educación vial se encuentran tres de suma importancia para la seguridad vial:

- **Industria automotriz:** refiriéndose a la organización y estructuración por parte de las compañías de automóviles en cuanto a la creación y diseño de sistemas de desarrollo de la industria automotriz, para la innovación de mecanismos que deriven un mejor funcionamiento de los automotores.
- **El Estado** es el ente responsable de velar por que se cumpla con las especificaciones previamente descritas al manejar y regular la afluencia vehicular. Esto incluye la regulación del importe y circulación de vehículos, el diseño de carreteras apropiadas, la prevención y disminución de accidentes vehiculares de la República de Guatemala.
- **Binomio del transporte:** corresponde a la relación coherente que debe de existir entre el automóvil con la carretera. Se refiere a la relación que debe de existir en cuanto al funcionamiento de carretera; en este sentido, el diseño de infraestructura de las carreteras de la República de Guatemala corresponde al sistema panamericano.

El Estado es responsable del mantenimiento de las carreteras por medio del ministerio correspondiente, en el caso de Guatemala este es a través de la unidad

ejecutora de conservación vial –Covial-, la cual tiene a su cargo el “mantenimiento, limpieza, señalización, y pavimentación de la vía, entre otras.”⁶

Dentro de este elemento se observa que se cuenta con el principio fundamental de seguridad del tránsito, por lo que el conductor de acuerdo con este principio puede desplazarse con confianza en las carreteras de la República de Guatemala, contando con la seguridad de que la carretera se encuentra en óptimas condiciones y si llegase a suceder algún percance la carretera contará con todos los elementos necesarios para auxiliarlo.

- Carreteras indulgentes: presente en elementos infraestructurales. En estos se encuentran todos los elementos necesarios para atenuar las equivocaciones que el ser humano pudiera realizar al momento de estar conduciendo. El diseño de una carretera incluye la disminución de daños al conductor del automóvil accidentado y que terceras personas no se vean perjudicadas dentro de dicho accidente.

1.3. Elementos que participan con la seguridad vial

Dentro de la seguridad vial existen dos factores importantes para prevenir o bien disminuir el riesgo en que los conductores puedan incurrir, ya sea por imprudencia o por causas ajenas a ellos, dichos factores se describen a continuación:

- Seguridad activa: consiste en aquel factor constituido por el conjunto de todos aquellos elementos necesarios para la contribución de una mayor estabilidad y eficacia del vehículo automotor que se encuentre en circulación.

⁶ <http://www.covial.gob.gt/objetivos/>. (Consultado: 25 de mayo de 2015)

Estos sirven para prevenir o disminuir el riesgo de un accidente, dentro de los cuales se puede ver reflejado en los frenos, neumáticos, suspensión y amortiguación, sistemas de control de estabilidad, entre otros, que podrían ser afectados.

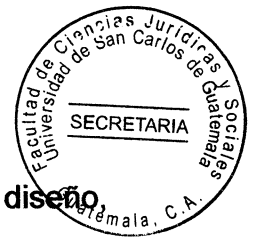
- Seguridad pasiva: consiste en el factor constituido por todos aquellos elementos diseñados para proteger la vida del conductor y la de sus acompañantes al momento en que se produce un accidente de tránsito, para de esta manera disminuir el daño causado por el impacto del vehículo. Un ejemplo de este sistema de seguridad pasiva son las bolsas de aire, las cuales fueron diseñadas con el objeto de proteger la vida de los pasajeros del vehículo automotor.

1.4. Señalización vial

La señalización vial corresponde a la necesidad de organizar y brindar protección tanto al peatón como a los automovilistas en las autopistas, calles y caminos. A base de esta necesidad fueron creados los sistemas de señalización vial, al cual se ha acogido la República de Guatemala, por medio del acuerdo centroamericano sobre circulación por carretera, suscrito entre varios países siendo estos El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica.

1.5. Sistemas de señalización vial

Se han creado dos sistemas de señalización vial, el europeo el cual es el más antiguo debido a su desarrollo y evolución histórica y el sistema centroamericano suscrito

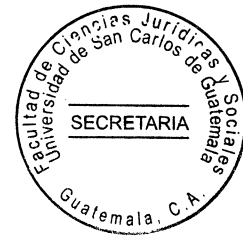


recientemente por los países centroamericanos con el fin de integrar el diseño, construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura básica para que se ajusten a procedimientos uniformes de aplicación general a lo largo de la red de carreteras de cada país.

El sistema de señalización vial surgió originalmente en las carreteras y debido a su eficacia fue utilizado en las ciudades para tener una mejor organización de automóviles y protección a los peatones.

Los sistemas tienen como fin primordial consolidar de manera universal las señales de tránsito, situación que no ha podido originarse debido a la diferencia de idiomas y culturas en los diferentes continentes, por lo que América Latina optó por implementar el sistema norteamericano, traduciendo los signos al idioma español. De acuerdo con los sistemas, también se debe observar la estructura de las carreteras, dado que el 35% de países manejan del lado izquierdo, por lo que la estructura de sus carreteras se encuentra diseñada para vehículos con timón derecho, siendo estos países los siguientes:

- Australia
- Bangladesh
- Botswana
- China
- Chipre
- Guyana
- India
- Indonesia
- Irlanda
- Japón
- Kenya
- Malta

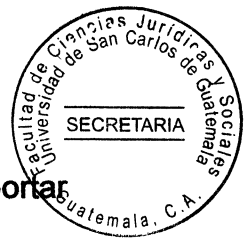


- Mozambique
- Namibia
- Nepal
- Pakistán
- Reino Unido
- Sudáfrica
- Surinam
- Tailandia
- Tanzania
- Uganda
- Zambia
- Zimbabwe

El motivo por el cual estos países circulan por el lado izquierdo se debe a que la mayoría de ellos fueron colonias inglesas, por lo que les fue impuesto manejar de dicho lado.

1.6. Origen y evolución histórica del sistema de carreteras

En la edad antigua, durante la época feudal se acostumbraba a manejar por el lado izquierdo de las carreteras debido que la mayoría de las personas eran diestras y preferían tener la mano derecha libre para saludar a quienes venían en sentido contrario o bien para defenderse de cualquier ataque y de esta manera tomar con su mano hábil la espada con la cual se defenderían. Otra definición arraigada se debe a la colocación de la espada; la espada era colocada en el lado izquierdo del caballero, por lo cual este debía de montar al caballo por el mismo lado para no ser lastimado por la espada y de la misma forma debía de bajarse del caballo por el lado izquierdo para no interrumpir el tránsito en la carretera.



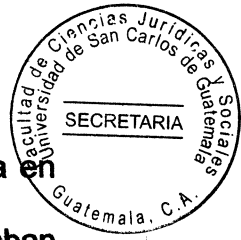
A finales de los años 1700, en Francia y Estados Unidos se comenzó a transportar productos agrícolas en carruajes, compuestos por dos caballos y un carruaje en el cual se colocaba la mercadería. El conductor debía de dirigir a los caballos montando el caballo que se ubicaba al lado izquierdo, puesto que de esta manera el conductor tenía la mano derecha para azotar y dirigir al caballo del lado derecho y controlar así el lado derecho del carruaje. Esta clase de circulación se propagó por el resto del continente americano.

En Rusia la aristocracia se conducía por el lado izquierdo mientras que los campesinos transitaban por el lado derecho. La emperatriz Isabel fue la encargada de publicar un edicto en el cual ordenaba que se debía de circular por el lado derecho de las carreteras. Esto impulsó a la Revolución Francesa en el año de 1789, la cual obligó a transitar por Europa del lado derecho de las carreteras.

Las conquistas de Napoleón fueron de gran influencia para transitar por el lado derecho en los Países Bajos, Suiza, Alemania, entre otros. Países opositores de este sistema fueron el Reino Unido, Portugal, y el imperio Austro-Húngaro.

La diferencia de circulación de carreteras permaneció cien años, siendo retiradas después de la Primera Guerra mundial.

La tendencia a conducir por el lado derecho se fue expandiendo a través de los años, siendo el Reino Unido el único que ha realizado todo lo posible para evitar esta homogeneización. Con la expansión de las viejas carreteras y la construcción de nuevas en los años 1800, se comenzaron a realizar las normativas de tráfico en la

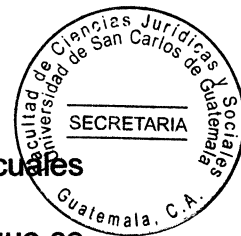


mayoría de países, por lo que la conducción del lado izquierdo se hizo obligatoria en Inglaterra en el año de 1835, adoptando dicha disposición los países que formaban parte de dicho imperio.

A pesar de no haber sido una colonia inglesa, Japón adoptó el sistema de circulación de lado izquierdo. Esto se debe a que el gobierno japonés contó con ayuda de ingenieros ingleses en el diseño y construcción de las vías férreas, por lo que su circulación por el lado izquierdo se debe a la introducción del primer ferrocarril en Japón, el cual fue construido con ayuda técnica de los ingleses, culminando en el año 1924 con la ley reglamentaria de conducción por el lado izquierdo.

Debido a la colonización inglesa, la población estadounidense adoptó varias costumbres, incluyendo la conducción del lado izquierdo. Al momento de su independencia de Inglaterra, cambiaron el rumbo de la circulación la cual pasó a ser al lado derecho. Eso también se debe a la influencia de otros inmigrantes europeos en dicho país, creando la primera ley que obliga a los conductores a mantenerse a la derecha en Pennsylvania en el año de 1792, aprobándose también en Nueva York en 1804 y Nueva Jersey en 1813.

Con la evolución y desarrollo que tuvo Estados Unidos se inició el diseño y fabricación de vehículos para la circulación del lado derecho. Esta decisión causó que el timón fuera colocado en el lado izquierdo del vehículo la ubicación más adecuada para la observación de las señalizaciones de las carreteras, la distancia entre el automóvil que viene en sentido contrario, etc.



Con la producción de automóviles que Estados Unidos estaba realizando, los cuales eran fiables y económicos, se comenzó a exportar dichos vehículos. Los países que se conducían por el lado izquierdo adaptaron el diseño de sus carreteras a las necesidades de estos vehículos para facilitar su conducción.

En 1960, Gran Bretaña consideró realizar el cambio de carreteras, pero esto no se llevó a cabo debido a los poderes conservadores de la monarquía, la cual realizó todo lo posible para eliminar dicha propuesta.

Aceptar el cambio de carreteras le costaría millones en la renovación y adaptación de carreteras, señalización vial y vehículos. A consecuencia de esto, en Europa únicamente se encuentran cuatro países que conducen por el lado izquierdo, siendo estos el Reino Unido, Irlanda, Chipre y Malta.

1.7. Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carretera

Debido a la necesidad de regular lo relativo a la señalización vial, la República de Guatemala, Costa Rica, Honduras, Nicaragua y El Salvador suscribieron el acuerdo centroamericano sobre señales viales uniformes el diez de junio de 1958. Durante el año 2002 se le realizaron modificaciones a dicho acuerdo debido a la evolución y desarrollo de la industria automotriz. Dichos cambios fueron aprobados por la República de Guatemala mediante el Decreto 36-2007, con fecha siete de agosto de 2007.

Por medio de este acuerdo se regula todo aquello relacionado a la circulación en las carreteras, especificando que tipo de vehículos pueden transitar, las licencias que

deben de portar los conductores, las especificaciones para rebasar en carretera, entre otras; así mismo mediante el acuerdo se acordó la creación de un acuerdo centroamericano sobre señales viales uniformes, el cual se encuentra vigente, siendo este el encargado de regular todo aquello relacionado a las señales de tránsito en las carreteras y ciudades.

1.8. Señales de tránsito

Las señales de tránsito consisten en todos aquellos medios por los cuales se llevan a cabo el control, organización y distribución del tránsito. Tienen como objetivo la prevención de accidentes, la seguridad de los peatones, el diseño de las calles, la organización y circulación vial efectiva de los vehículos automotores.

La ubicación y colocación de la señalización corresponde a la entidad encargada de mantenimiento vial. Dicha entidad ubica la señalización en un punto observable para el automovilista, dándole tiempo para tomar las medidas requeridas para maniobrar de manera correcta el automotor.

Sobre el sistema uniforme de señalamiento “la vía pública será señalizada y demarcada conforme el sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.”⁷

El sistema adoptado por Guatemala descrito anteriormente es el sistema interamericano conforme al acuerdo Centroamericano sobre circulación por carretera, el cual regula los

⁷ Hise M.; Rossello G; Mariotto M. **Op. Cit.** Pág. 279.

tipos de señales, los colores que estas deben de utilizar, en dónde se deben de colocar, etc.

1.9. Clasificación de la señalización vial

“Consiste en aquellos dispositivos empleados para el control del tránsito, los cuales se encuentran colocados dentro de un camino o sobre el mismo. Tienen el objetivo de transmitir un mensaje a los conductores y peatones, sea sobre el lugar que se está transitando o los límites de velocidad, mediante la utilización de palabras o símbolos.

1.10. Señales verticales

La señalización vertical cuenta con la siguiente clasificación:

- a) **Señales de reglamentación:** consiste en aquella señalización dirigida a los conductores sobre las restricciones y prohibiciones establecidas en el reglamento de tránsito.
- b) **Señales de prevención:** son aquellas que tienen a su cargo la indicación de las condiciones que deben de prevalecer ya sea en una calle o carretera, advirtiendo de esta manera al conductor sobre los riesgos y peligros.
- c) **Señales de información:** son aquellas que se dirigen al conductor para informarlo sobre los nombres, rutas, direcciones, kilómetros y distancias de interés del conductor.

1.11. Señales horizontales

Consiste en las señales de tránsito pintadas sobre el pavimento. Dentro de este tipo de señalización se encuentran las señales de velocidad permitida, la terminación de un carril, las líneas pintadas sobre el pavimento de forma continua o discontinua, las cuales indica si se puede rebasar o es prohibido, respectivamente.

1.12. Señalización circunstancial

Se refiere a todas aquellas señales que hacen referencia en un cambio dentro de la circulación debido a la construcción de obras o de arreglos a la carretera, teniendo a su cargo el aviso de estas circunstancias para prevenir a los conductores de los vehículos automotores.⁸ Se determina, que las señales de tránsito se dirigen al conductor de un vehículo automotor, con la finalidad de prevenirlo, ya sea un accidente o bien la construcción de una obra así como la obstrucción de un tramo carretero.

⁸https://www.medellin.gov.co/movilidad/documents/seccion_senalizacion/cap2_senales_verticales_informativas.pdf. (Consultado: 1 de junio de 2015)





CAPÍTULO II

2. Entidades encargadas de la circulación de vehículos, así como autorización de importación de los mismos.

La administración pública está compuesta por el conjunto de órganos y entidades públicas del Estado, las cuales están a cargo de funcionarios públicos. Dichos funcionarios tienen a su cargo la regulación, desarrollo e implementación de vehículos y su circulación.

La aprobación de la importación de los vehículos automotores corresponde a la Superintendencia de Administración Tributaria, la cual se rige por lo establecido en la ley aduanera. En cuanto a la autorización correspondiente para circular dentro del territorio nacional, esta se encuentra a cargo del Ministerio de Gobernación, el cual tiene a su cargo el departamento de tránsito, por lo que las entidades encargadas de todo aquello relacionado al tránsito, se encuentran sujetas a las disposiciones que este ministerio dicte.

2.1. Ministerio de Gobernación

El Ministerio de Gobernación parte del Organismo Ejecutivo. Dicho organismo se encuentra integrado por los ministerios, las secretarías de la presidencia, dependencias, gobernaciones departamentales, entre otros órganos para el correcto desempeño de la República de Guatemala.



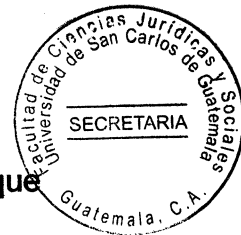
El Ministerio de Gobernación fue creado el veintiséis de abril del año 1839 por el jefe de Estado Mariano Rivera de Paz, siendo este Ministerio uno de los más antiguos en cuanto a su creación, teniendo atribuido dentro de sus funciones la seguridad del Estado de Guatemala.

Debido a su antigüedad se encuentran diversas normas en cuanto a sus funciones y atribuciones, dado que con las transiciones de un gobierno a otro las disposiciones han sido modificadas, ya sea suprimiendo, adicionando o bien ampliando según fueran las necesidades y exigencias del gobierno de turno para obtener un mejor desempeño, funcionamiento y desenvolvimiento dentro de sus actividades.

2.1.1. Funciones y atribuciones

El Ministerio de Gobernación, de acuerdo con la Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 114-97, acorde al artículo treinta y seis regula "Al Ministerio de Gobernación le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes, la garantía de sus derechos, la ejecución de las órdenes y resoluciones judiciales, el régimen migratorio y refrendar los nombramientos de los Ministros de Estado incluyendo el de quien lo suceda en el cargo; para ello, tiene a su cargo las siguientes funciones:

- a) **Compile y publique ordenadamente los códigos, leyes y reglamentos de la República;**



- b) **Aprobar los estatutos de las fundaciones, y otras formas de asociación, que requieran por ley tal formalidad, y otorgar y reconocer la personalidad jurídica de la misma;**
- c) **Ejercer la vigilancia y supervisión de los montes de piedad, rifas y loterías, salvo lo dispuesto por leyes específicas;**
- d) **Administrar descentralizadamente los registros y sistemas de documentación de identidad ciudadana, bajo su jurisdicción;**
- e) **Dar cumplimiento a las resoluciones emanadas de los tribunales de justicias en lo que le compete;**
- f) **Prestar el servicio de notariado del Estado a través del Escribano de Cámara y de Gobierno;**
- g) **Atender lo relativo a la impresión de publicaciones de carácter oficial;**
- h) **Velar por la eficiente administración de los registros públicos sometidos a su jurisdicción;**
- i) **Representar, en el seno de la administración pública, al Presidente de la República y coordinar sus relaciones con los gobernadores departamentales;**
- j) **Formular y ejecutar, dentro del marco de la ley, la política que en materia migratoria debe seguirse en el país;**
- k) **Administrar el registro, control, y documentación de los movimientos migratorios;**
- l) **Controlar, conforme a la ley, el registro de las armas de fuego en circulación y la identificación de sus propietarios;**
- m) **Elaborar y aplicar planes de seguridad pública y encargarse de todo lo relativo al mantenimiento del orden público y a la seguridad de las personas y de sus bienes;**

- n) Conducir los cuerpos de seguridad pública del gobierno;
- o) Proponer los anteproyectos, para la reglamentación de los servicios privados de seguridad;
- p) Elaborar y aplicar las políticas de inteligencia civil, y recabar y analizar información para combatir el crimen organizado y la delincuencia común, dentro del marco de la ley;
- q) Administrar el régimen penitenciario del país, salvo aquello asignado a otros órganos del Estado.

Acorde con el artículo citado, el Ministerio de Gobernación tiene a su cargo garantizar la seguridad, el orden interno y la conservación de los públicos y privados, teniendo a su cargo todo lo relativo al régimen y reforma del sistema penitenciario, ejercer la vigilancia adecuada y supervisión en todas aquellas asociaciones y fundaciones que este autorice, otorgándoles a través de dicha autorización la personalidad jurídica, desarrollo, control y supervisión del movimiento migratorio.

2.1.2. Misión

“El Ministerio de Gobernación tiene como misión ser la entidad rectora de la política interna de la República de Guatemala, velar por el orden público, administrar los regímenes penitenciaros y migratorio, la seguridad de las personas y sus bienes; y facilitar la organización y participación social.”⁹ En términos generales el ministerio descrito, tiene como fin la protección, seguridad de las personas, así como la

⁹ <http://mingob.gob.gt/mision-y-vision/>. (Consultado: 07 de junio de 2015).



administración del sistema penitenciario, para cumplir con los fines del Estado de Guatemala, dentro de los cuales se encuentra la seguridad, libertad y justicia.

2.1.3. Visión

Tiene como visión “ser la institución eficiente y profesional, respetuosa y garante de la Constitución Política de la República de Guatemala, las leyes y los Derechos Humanos, que logre, con participación de la sociedad, la gobernabilidad y seguridad del país, gozando de la confianza y credibilidad de la población.”¹⁰

Al cumplir con los valores consagrados en la Constitución Política de la República de Guatemala y los distintos ordenamientos jurídicos ratificados por Guatemala, se tendría como resultado la credibilidad y confianza por parte de la población, así como una efectiva aplicación del sistema de gobierno en cuanto a seguridad ciudadana.

2.1.4. Valores

Se define el concepto de valores como: “filosofía, moral, ética y demás ciencias abstractas, los grandes principios de la conducta individual y colectiva de los hombres”¹¹. Se refiere a que los valores son el punto de partida de toda ciencia, conducta humana individual y colectiva que llevan implícito normas que rigen el quehacer humano.

¹⁰ **Ibíd.**

¹¹ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales.** Pág. 776.

El Ministerio de Gobernación como entidad descentralizada fundamenta sus bases en los siguientes valores:

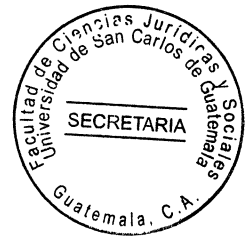
- a) “Responsabilidad: consiste en administrar de manera eficiente y adecuada las fuerzas de seguridad, para de esta manera brindar la debida protección a la población dentro de la República de Guatemala.
- b) Lealtad: las acciones realizadas por el ministerio de Gobernación deben de ir acorde a las leyes de la República de Guatemala, guardando el debido respeto a la institución y población.
- c) Respeto: el ministerio de Gobernación debe de brindar a la población una condición de equidad y justicia, para conseguir de esta manera una convivencia pacífica entre las personas que se encuentran dentro del territorio de la República de Guatemala.
- d) Seguridad: siendo este valor una de las funciones principales del ministerio de Gobernación, pues es el ente encargado de velar por el cumplimiento de la legislación vigente para la protección y seguridad de las personas.”¹²

Los valores anteriormente citados, tienen como función principal la dirección de la seguridad ciudadana, la organización administrativa de la institución y de los centros de detención legal, para cumplir con lo establecido en la visión del ministerio.

2.2. Estructura del Ministerio de Gobernación

Por ser una institución pública tiene a su cargo las funciones anteriormente descritas, por lo que para desempeñarse en todas las atribuciones que le corresponde, debe organizarse de una manera en la cual abarque todos los campos.

¹² <http://mingob.gob.gt/valores-y-objetivos/> (Consultado: 07 de junio de 2015).



2.2.1. Despacho ministerial

Tiene a su cargo administrar y dirigir el Ministerio de Gobernación, teniendo dentro de sus funciones el asegurar los recursos humanos, técnicos y materiales para garantizar el funcionamiento de todas aquellas instituciones que dependen de este.

Dentro de dichas unidades se encuentran la Unidad de Apoyo a las Gobernaciones Departamentales, la escribanía de Cámara y de Gobierno y sección de tierras, dirección de comunicación social y la oficialía mayor.

2.2.2. Viceministerio de seguridad

Tiene a su cargo la seguridad pública y orden interno, teniendo como parte de sus funciones la supervisión del cumplimiento de las instrucciones y planes que emanen del despacho ministerial.

Dentro de sus funciones se encuentran:

- a) "Implementar y coordinar las medidas pertinentes para que las instituciones dependencias y unidades administrativas del Ministerio cumplan con la aplicación de los planes de seguridad pública que sean aprobados por el ministro.
- b) Velar por el adecuado desempeño de los funcionarios de las instituciones de seguridad a cargo del ministerio de gobernación.

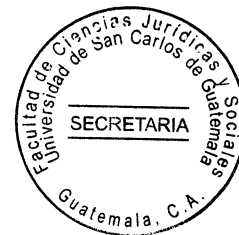


- c) Apoyar las labores que sean encomendadas por el ministro a efecto de que cumplan con la adecuada conducción de los cuerpos de seguridad pública del Gobierno.
- d) Velar por el adecuado desempeño de los funcionarios de las instituciones de seguridad a cargo del ministerio de gobernación.
- e) Elaborar las propuestas necesarias para la correcta reglamentación de los servicios privados de seguridad del país.
- f) Evaluar las necesidades técnicas y los requerimientos materiales y humanos para combatir el terrorismo, el tráfico de drogas, el lavado de dinero, el crimen organizado, la migración ilegal, la delincuencia común y cualquier otro flagelo que atente contra la seguridad ciudadana y el orden interno del país.
- g) Velar por que se cumplan los planes y programas vinculados a la seguridad ciudadana en las direcciones generales de las diferentes dependencias que conforman el ministerio de gobernación, así como que estén en concordancia con el plan estratégico del ministerio.”¹³

El viceministro de seguridad tiene a su cargo las siguientes dependencias:

- a) Dirección General de Migración;
- b) Dirección General de la Policía Nacional Civil;
- c) Dirección General del Sistema Penitenciario;
- d) Dirección General de Inteligencia Civil.

¹³ <http://mingob.gob.gt/tag/i-viceministerio/>. (Consultado:07 de junio de 2015)



2.2.3. Segundo viceministerio de asuntos administrativos

Tiene a su cargo las funciones de administración presupuestaria y de recursos, la vigilancia y supervisión del cumplimiento de los planes e instrucciones emanadas por el despacho ministerial.

Entre algunas de sus funciones encontramos:

- a) Dirigir e implementar el procedimiento necesario para garantizar el control, centralización, supervisión y vigilancia, así como la liquidación de las inversiones, contrataciones y ejecución presupuestaria del ministerio y sus dependencias
- b) Velar por la compilación ordenada de leyes y reglamentos de la República de Guatemala, en especial los que se relación en con los asuntos vinculados al ministerio
- c) Supervisar y apoyar en el desempeño de sus funciones administrativas a las unidades, departamentos y direcciones de la dirección superior, así como de las dependencias que conforman el ministerio de gobernación
- d) Garantizar la vigilancia de los montes de piedad, rifas y loterías, salvo las limitaciones de la ley
- e) Velar por el manejo responsable y eficiente del presupuesto de la Nación asignado al ramo, así como por el cumplimiento de las instrucciones y órdenes relacionadas



al mismo, dictadas por el señor Presidente de la República de Guatemala, los tribunales de justicia de la República de Guatemala y el ministro.”¹⁴

2.2.4. Tercer viceministerio de apoyo comunitario

Tiene a su cargo la elaboración, desarrollo e implementación de políticas de relaciones comunitarias y programas estratégicos de prevención en materia de seguridad, gobernabilidad, entre otros, a la vez que tiene a su cargo la Dirección General de Prevención de Delito. Dentro de sus funciones se encuentran:

- a) Administrar las direcciones a su cargo.
- b) Garantizar el cumplimiento pleno de las funciones y políticas del viceministerio.
- c) Representar al ministerio de Gobernación y a sus autoridades ante la comunidad Nacional e Internacional.
- d) Proponer e impulsar políticas y acciones que contribuyan al cumplimiento de las funciones del viceministerio.

2.2.5. Cuarto viceministerio de coordinación interinstitucional.

Tiene a su cargo facilitar la funcionalidad y operatividad entre las instituciones del ministerio de Gobernación e instituciones u organismos de la administración de justicia nacional e internacional. Dentro de sus funciones se encuentran:

¹⁴ *Ibíd.*

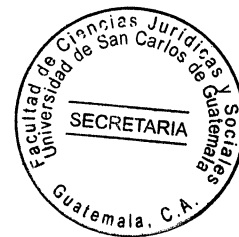
- a) Vigilar el debido cumplimiento de las políticas definidas por el despacho superior en las áreas que le sean asignadas.
- b) Coordinar las acciones del ministerio relacionadas con las funciones que corresponden a la Dirección General del Sistema Penitenciario.
- c) Ser el ente encargado de mantener el enlace entre el ministerio e instituciones u organismos, del sector justicia a nivel internacional, con el fin de procurar la elaboración, propuesta y ejecución de políticas criminales.

2.2.6. Quinto viceministerio de jurisdicción del departamento de Petén

Tiene como fin coordinar planes y programas de seguridad dentro de las cuales se encuentran:

- a) "Implementar planes y operativos de seguridad, para el combate del crimen organizado, el narcotráfico, tráfico de madera, tráfico de piezas.
- b) Implementar planes y operativos de seguridad a efecto de dar cumplimiento a las resoluciones emanadas de los tribunales de justicia en lo que le compete.
- c) Coordinar con la dirección general de migración todos los asuntos relacionados con el tema migratorio.
- d) Implementar los planes y operativos en coordinación con el Ministerio Público, la Procuraduría General de la Nación y entidades que velan por el medio ambiente del departamento de El Petén, que en materia de seguridad se requiere."¹⁵

¹⁵ **Ibíd.**



2.3. Policía Nacional Civil

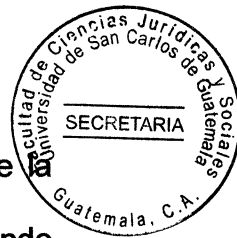
En este tema se abordará lo relativo a la Policía Nacional Civil, sus antecedentes históricos, definición de la misma con el fin de establecer su estructura y funcionamiento para una mejor comprensión.

2.3.1. Historia

“La Policía Nacional Civil surge luego de la firma de los Acuerdos de Paz, en el año de mil novecientos noventa y seis (1996), por medio del Acuerdo sobre el Fortalecimiento del Poder civil y la función del Ejército en una Sociedad Democrática. Con los Acuerdos de Paz se constituye una reforma, la cual tiene como fin garantizar una institución policial que respete y proteja los derechos y bienes de todos los ciudadanos guatemaltecos.”¹⁶

La institución de la Policía Nacional Civil, dentro de las reformas promovidas por el acuerdo de paz sobre el fortalecimiento del poder civil y la función del Ejército en una sociedad democrática, tiene dentro de sus funciones la protección de la vida y de la seguridad de todos los ciudadanos, el mantenimiento del orden público, la prevención e investigación del delito y una pronta y transparente administración de justicia. Trabajando en conjunto con el Ministerio Público y el Organismo Judicial para el cumplimiento de sus deberes, organizándose de acuerdo a la jurisdicción que les corresponde.

¹⁶ <https://www.pnc.gob.gt/index.php/historia-2/>. (Consultado: 21 de junio de 2015).



Debido a la reestructuración solicitado en los acuerdos de paz, se estableció que institución de la Policía Nacional sería sustituida por la Policía Nacional Civil, quedando bajo la responsabilidad del Ministerio de Gobernación.

La Ley de la Policía Nacional Civil se establece su organización y funcionamiento como la única fuerza policial y reconoce la existencia de diversas etnias y culturas, las cuales deben de ser representadas en el nuevo cuerpo policial.

2.3.2. Definición

El concepto de policía nacional civil se encuentra regulado dentro del Artículo 2 de la Ley de la Policía Nacional Civil Decreto número 11-97 el cual señala: “La Policía Nacional Civil 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. La Policía Nacional Civil ejerce sus funciones durante las veinticuatro horas del día en todo el territorio de la República de Guatemala. Para efectos de su operatividad estará dividida en distritos y su número y demarcación serán fijados por la Dirección General. Está integrada por los miembros de la Carrera Policial y de la Carrera Administrativa”.

Esto indica que la institución de la policía nacional civil es la única institución con competencia nacional para proteger y garantizar el ejercicio de los derechos y las libertades de las personas, debiendo prevenir todos aquellos hechos que atenten contra la vida y la seguridad, realizar la investigación correspondiente para combatir los delitos, y mantener el orden público y seguridad interna de la República de Guatemala.



2.3.3. Estructura

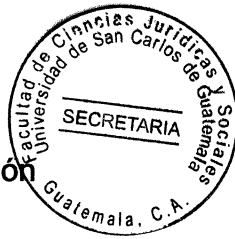
La Policía Nacional Civil se encuentra organizada jerárquicamente de la siguiente forma:

- a) Director General
- b) Director General Adjunto
- c) Subdirectores Generales
- d) Escala jerárquica de oficiales superiores
- e) Comisario general de policía
- f) Comisario de policía
- g) Subcomisario de policía

2.3.4. Funciones de la Policía Nacional Civil

El mando supremo lo ejerce el presidente de la República de Guatemala, por medio del ministro de Gobernación, siendo este el encargado de supervisar las actuaciones realizadas por la institución. La dirección general es el ente superior de la institución, el cual tiene a su cargo el cumplimiento de las siguientes funciones:

- a) Impartir las directrices para el fiel cumplimiento de la labor institucional.
- b) Vigilar por el uso correcto de los recursos que se proporcionan a la institución.
- c) Dirigir e implementar los asuntos relacionados con la institución a nivel nacional o internacional.



d) Coordinar las unidades que conforman la estructura orgánica de la dirección general.

2.4. Departamento de Tránsito

Este departamento es de carácter eminentemente civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación. Desempeña sus funciones apegándose a la Constitución Política de la República de Guatemala y leyes relacionadas con la seguridad pública, teniendo por objeto la realización de funciones especializadas dirigidas a la dirección y control del tránsito dentro de un municipio.

2.4.1. Reseña histórica

Este departamento se estableció en el año 1920, cuando se encontraba constituida como la sección de tránsito. En el mismo año se creó el primer Reglamento de Tránsito, el cual con el paso del tiempo fue adquiriendo más funciones, siendo en 1955 cuando se le atribuyó la función de ser el departamento encargado de emitir las licencias, placas y servicios de mantenimiento de las señales viales.

Con el paso de los años la estructura de este departamento fue modificada, contratando más personal para cubrir todas las áreas bajo su responsabilidad, estructurada de la siguiente forma:

a) Primer jefe

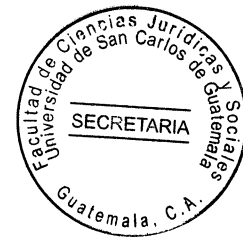


- b) Segundo jefe
- c) Secretaria
- d) Oficial mayor
- e) Primer oficial
- f) Segundo oficial
- g) Oficial privado
- h) Experto mecánico
- i) Sección de primeras licencias
- j) Sección de archivo de licencias
- k) Sección de registro de vehículos
- l) Sección médica de tránsito

2.4.2. Funciones

Actualmente el departamento de tránsito se encuentra a cargo de la dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil, la cual tiene a su cargo las siguientes facultades de acuerdo con el Artículo 5 de la Ley de Tránsito Decreto número 132-96, descritas a continuación:

- a) “Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional.
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la ley de tránsito.
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito.



- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir.
- e) Organizar, 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 la ley de tránsito.
- i) Aplicar las sanciones previstas en la ley.
- j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial.
- k) Todas aquellas funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el ministerio de gobernación en materia de tránsito.”

De acuerdo con el inciso b) del artículo antes mencionado se creó el reglamento de tránsito con el Acuerdo Gubernativo número 273-98 aprobado el 22 de mayo de 1998, en la ciudad de Guatemala.

2.4.3. Reglamento de Tránsito

Se toma como concepto de reglamento “toda instrucción escrita destinada a regir una institución o a organizar un servicio o actividad”¹⁷.

De acuerdo con dicha definición se puede tomar por concepto de reglamento de tránsito como un ordenamiento jurídico, emitido por un órgano administrativo, designado con el fin de regular lo concerniente a la circulación de personas y vehículos dentro del territorio nacional.

¹⁷ Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 829.



Dicha definición le permite organizar de esta manera la circulación de automotores por el territorio nacional, regulando dentro del mismo ordenamiento jurídico las sanciones a imponerse al momento de infringirlo.

2.4.4. Organización del Departamento de Tránsito

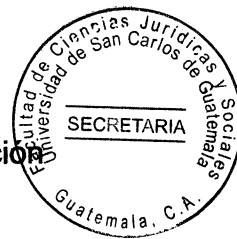
El Departamento de Tránsito se encuentra integrado por las dependencias administrativas siguientes:

- a) Jefatura
- b) Subjefatura
- c) Secretaría general
- d) Secciones
- e) Divisiones
- f) Unidades Ejecutivas
- g) Delegaciones departamentales de tránsito.

2.5. Superintendencia de Administración Tributaria (SAT)

La Superintendencia de Administración Tributaria es el órgano encargado de ejercer la administración tributaria del territorio nacional, teniendo a su cargo la recaudación, control y fiscalización de todos los tributos internos y externos, así como la sanción a los sujetos pasivos por falta de cumplimiento a sus normativas, entre otras.

El sistema aduanero se encuentra a cargo de esta institución, el cual tiene por objeto establecer los procedimientos y disposiciones relativas a la importación y exportación



dentro del territorio nacional, para lo cual la superintendencia de administración tributaria creó una sección especial en materia de aduanas en Guatemala.

Esta sección tiene a su cargo la supervisión del cumplimiento de la normativa aduanera, estableciendo los mecanismos por medio de los cuales se considerarán las infracciones aduaneras administrativas y sus respectivas sanciones.

2.5.1. Ley Nacional de Aduanas

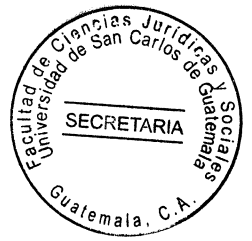
La Ley Nacional de Aduanas Decreto 14-2013 tiene como objeto regular la relación entre el Estado de Guatemala y los particulares en cuanto a la importación de mercancías al territorio nacional, así como la exportación de los mismos, ya sea que tengan la calidad de propietarios, poseedores, destinatarios, remitentes, agentes aduanales o cualquier otra persona que tenga relación con la custodia, extracción o introducción de la mercancía.

En Guatemala se encuentra regulado lo relativo a las aduanas a través de la Ley Nacional de Aduanas Decreto 14-2013 del Congreso de la República de Guatemala, tiene como finalidad desarrollar y sistematizar las normas aduaneras, mejorar la recaudación fiscal, logrando una administración tributaria más eficiente y eficaz.

Dentro de esta normativa contempla lo relativo a la regulación de la importación de los vehículos, puesto que es una mercancía que ingresa al país y al no haber una ley que prohíbe la importación de los automotores con la característica de tener el volante



ubicado al lado derecho, se les permite el ingreso al territorio nacional, fijándoseles un impuesto relativo al modelo y marca del vehículo, por lo cual este varía.



CAPÍTULO III

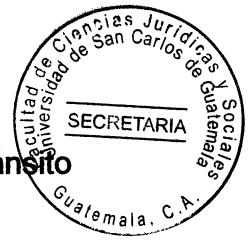
3. Regulación de los vehículos con timón derecho en la legislación comparada

Dentro de la legislación jurídica guatemalteca, mencionado en los capítulos previos, los vehículos automotores con timón derecho tienen prohibido la circulación dentro del territorio nacional, mientras que en otros países latinoamericanos como El Salvador, Costa Rica, Nicaragua, entre otros, existe una regulación distinta del tema, ya que en algunos de estos países su circulación no se encuentra prohibida, pero en otros existe la prohibición de su importación.

3.1. El Salvador

La regulación jurídica relativa a la organización del tránsito en El Salvador se encuentra a cargo del viceministerio de Transporte, dentro del cual se encuentra constituida la Dirección General del Tránsito como dependencia. Entre las atribuciones más importantes de esta entidad se encuentran las siguientes:

- a) “Velar por el debido cumplimiento de las disposiciones reguladas por el Viceministerio de transporte y la Dirección General del Tránsito.
- b) Colaborar con el Ministerio de Hacienda en relación con la recaudación de fondos para el Estado, por medio del pago efectivo del impuesto de circulación por parte de los conductores de vehículos automotores



- c) **Dirigir y coordinar el tránsito vehicular a través de los agentes de tránsito respectivos.**
- d) **Velar por el debido cumplimiento de la normativa jurídica relativa a la seguridad vial tanto por parte de los conductores como por parte de los peatones.**
- e) **Planificar diversas clases de actividades con la finalidad de dar a conocer a población en general las normas jurídicas de regulación de tránsito, para que así estas sean del conocimiento general y se cumplan positivamente en todo el Estado.**
- f) **Intervenir a los conductores de vehículos automotores imponiéndoles a éstos esquadras o infracciones e incluso el decomiso de su vehículo por el incumplimiento de la normativa de tránsito.¹⁸**

En la regulación jurídica de El Salvador, específicamente en la importación y circulación de vehículos automotores, se encuentra el Decreto número 83 de Normas Para la Importación de Vehículos Automóviles y otros Transportes, el cual establece lo siguiente: "todo vehículo que se introduzca al país deberá someterse de inmediato al control de la Aduana de entrada. Cuando procesa la importación definitiva del vehículo, el interesado deberá remitirlo dentro de un plazo de veinticuatro horas hábiles con el documento de tránsito respectivo a la Aduana competente, a efecto que realice los trámites para el pago de los derechos e impuestos aplicables. Todos los vehículos para

¹⁸ http://www.vmt.gob.sv/index.php?option=com_flippingbook&view=book&id=7&page=1&Itemid=170
(Consultado: 02 de julio de 2015)



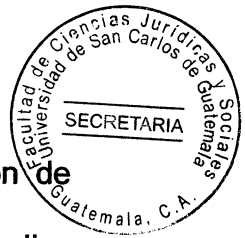
poder ser importados e ingresar al país deberán tener de fábrica el timón al lado izquierdo y cumplir con las características mecánicas y técnicas que establece la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y seguridad vial y su reglamento; salvo cuando los vehículos sean antiguos para colección, los cuales en ningún caso podrán usarse para otro fin que el que se menciona en la póliza (...)."

La cita anterior establece que dentro del territorio salvadoreño existe la prohibición de la importación y circulación de vehículos con timón derecho, emitida por la Asamblea Legislativa de la República de El Salvador por medio del Decreto número 383 de "Normas para la Importación de Vehículos Automóviles y otros Transportes". Sólo existe una excepción específica y puntual para el ingreso al país de este tipo de transportes automotores relativa a los vehículos de colección, siempre que con fines de exhibición.

3.2. Nicaragua

La normativa legal de Nicaragua regula a través de la ley ochocientos cincuenta y seis, promulgada por la Asamblea Nacional de la República de Nicaragua, lo relativo al régimen de circulación vehicular e infracciones, dentro de la cual se establece la estructura, organización y creación de instituciones para el orden y educación vial.

La normativa legal de Nicaragua no regula la prohibición a la circulación de los vehículos automotores con timón derecho, así como la importación de los mismos, por lo que al no existir normativa alguna que restrinja la importación y circulación de estos vehículos automotores, es uno de los países con mayor importación de este tipo de automotor. La única limitación a la importación, regulada en la ley número quinientos



veinticuatro de la Ley General de Transporte Terrestre, establece la prohibición de importar vehículos (incluyendo a los automotores con timón derecho) con más de diez años de uso, previniendo de esta manera la acumulación de chatarra dentro del territorio nicaragüense.

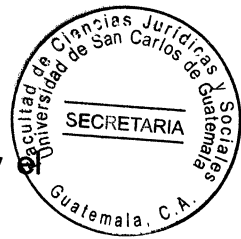
Dado que Nicaragua no tiene infracciones sobre la circulación de vehículos con timón de mando ubicado al lado derecho, esto lo convierte en uno de los países con mayor número de vehículos con timón derecho circulando dentro de su territorio. Nicaragua cuenta con talleres especializados en el cambio de ubicación del mando, dado que la señalización y circulación de vehículos está diseñada para los automotores con mando ubicado al lado izquierdo.

3.3. Costa Rica

La regulación jurídica, relativa al tránsito, se encuentra regida por la ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, la cual es la encargada de regular todo lo relativo a la circulación de los vehículos, así como la organización de las instituciones encargadas del control del sistema de tránsito.

La norma jurídica mencionada anteriormente regula los requisitos que deben de cumplir los conductores de los vehículos automotores para circular, siendo algunos de estos los siguientes:

- a) Tener el título de propiedad o certificado de autenticidad idóneo, por medio del cual se hace valer el derecho de propiedad sobre el automóvil.



- b) Comprobante de derecho de circulación, así como el pago de los impuestos y el seguro vigente del vehículo automotor.
- c) Portar de manera clara y legible las placas del vehículo en un lugar visible.

Dentro de este cuerpo legal se encuentra regulado en el Artículo 5 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, las prohibiciones de las importaciones de vehículos y su inscripción en el registro respectivo, encontrándose de manera expresa en su literal “e) Incumplan el requisito general para la circulación, establecido en el inciso d) del Artículo 32 relativo a la ubicación del volante de conducción.”

El Artículo 32 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial de la regula los requisitos generales para que los automotores puedan circular, siendo algunos de estos los siguientes:

- a) “Contar con todas las medidas de seguridad.
- b) Contar con espejos retrovisores, o cualquiera otro método que le permita al conductor ver la vía pública.
- c) Estar equipado con frenos capaces de moderar y detener el movimiento del vehículo automotor de un modo seguro, rápido y eficaz.
- d) Tener un volante de conducción o dirección ubicado al lado izquierdo o al centro, de acuerdo con su naturaleza constructiva. No se admitirán conversiones de ubicación del volante.”



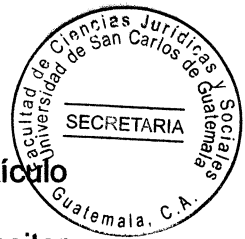
La ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial regula de manera expresa la prohibición y por ende la circulación de los vehículos automotores con timón de dirección ubicado al lado derecho, como la modificación de estos; los vehículos que transitan dentro de su territorio deben de tener el volante de dirección ubicado al lado izquierdo de fábrica, preservando de esta manera la seguridad vial dentro del territorio.

Al igual que Guatemala, Costa Rica tiene diseñadas sus carreteras, vías públicas, y señalización vial para los vehículos con timón de dirección ubicado al lado izquierdo.

3.4. Panamá

La legislación panameña regula todo lo relativo al tránsito y la circulación de vehículos dentro de su Decreto Ejecutivo número seiscientos cuarenta (640), el cual expide el “Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá”. Este reglamento contiene y regula todo lo relativo al tránsito y su circulación, así como las características que deben de poseer los vehículos, las responsabilidades que poseen los conductores al cometer una infracción en contra de dicha normativa y las penas a imponer y los procesos a realizarse para deducir las responsabilidades tanto de los conductores como de la persona que sea la causante de dicha infracción.

Dentro de dicha normativa se encuentra estipulado el procedimiento para deducir las responsabilidades penales, a diferencia de la legislación guatemalteca, el cual únicamente regula lo relativo a las multas a imponer sin desarrollar el procedimiento, puesto que este se lleva a cabo a través del Código Penal desarrollado dentro del juicio de faltas.



En cuanto a la circulación de los vehículos automotores este regula dentro del artículo cuatro lo siguiente: “los vehículos a motor y unidades de arrastre pueden transitar libremente en las vías de circulación sin mas restricciones que las establecidas por la ley, previa inscripción en la Sección Nacional del Registro Único de vehículos motorizados de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre para la obtención del Registro Único de Propiedad Vehicular y la placa única de Circulación.”

Dentro de la legislación panameña no se encuentra regulado lo relativo a la circulación de los vehículos automotores con timón de mando ubicado al lado derecho, por lo que la circulación de estos no se encuentra prohibida, así como su importación. Al igual que en Guatemala, Panamá posee un vacío legal del cual deriva la problemática sobre la importación y circulación de dichos vehículos.

3.5. España

La legislación española regula en cuanto a la circulación e importación de los vehículos automotores que todo vehículo motorizado que circule dentro de su territorio debe de contar con la homologación respectiva. Esta consiste en la autorización del país en el cual va a transitar dicho automóvil.

La homologación consiste en el acto por el cual un Estado miembro de la Unión Europea hace constar que un tipo de vehículo se ajusta a las prescripciones técnicas establecidas dentro del cuerpo legal del país en el cual solicita su circulación, debiendo de cumplirlas, las cuales pueden consistir en la implementación de retrovisores, que el



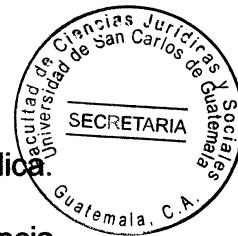
vehículo automotor cuente con calefacción, cuente con las medidas de seguridad adecuadas, como los cinturones de seguridad, bolsas de aire, entre otros.

En cuanto a la circulación e importación de vehículos automotores con timón derecho, España no cuenta con regulaciones, por lo que la circulación de estos automóviles es libre mientras cumplan con los requisitos establecidos dentro del Real Decreto 2822/1998 Reglamento General de Vehículos, el cual en su artículo uno establece Autorizaciones y sus efectos. 1. La autorización de vehículos exigirá que éstos obtengan previamente la correspondiente autorización administrativa, dirigida a verificar que estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a las prescripciones técnicas que se fijan en este Reglamento. Se prohíbe la circulación de vehículos que no estén dotados de la citada autorización.

España, al ser parte de la Unión Europea, no prohíbe la importación y circulación de vehículos con timón en el lado derecho, puesto que en países europeos se utilizan automóviles con dicha característica. Al momento de transitar en el territorio español, esta clase de automotor únicamente debe de obtener la homologación de su autorización de circulación, adaptándose las medidas establecidas dentro del Reglamento anteriormente descrito.

3.6. Paraguay

La normativa de tránsito se encuentra a través de su Ley 5016 promulgada por el Congreso de Paraguay. Dicha ley tiene por objeto la protección de la vida humana y la



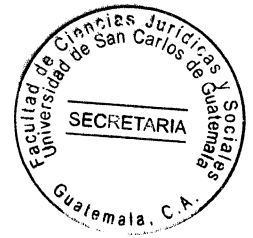
integridad de las personas en el tránsito terrestre, la preservación y seguridad pública.

La autoridad competente para velar que estos preceptos se cumplan es la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, así como las municipalidades, puesto que estas tienen a su cargo la organización y estructura para la circulación vehicular dentro de su jurisdicción. Esta normativa regula las garantías de libertad de tránsito, garantizando de esta manera la libre circulación de los vehículos automotores dentro del territorio paraguayo, siempre que estos cumplan con los requisitos.

En cuanto a los requisitos que deben tener los vehículos automotor para circular dentro del territorio paraguayo, se encuentra regulado dentro del artículo cuarenta y siete de la norma legal anteriormente citada, la cual estipula los vehículos deberán estar provistos de los sistemas accesorios que la Ley y las normas reglamentarias establezcan los que deberán estar en perfecto estado de funcionamiento a los efectos de permitir al conductor la realización de maniobras con la seguridad necesaria.

Al establecer que las maniobras realizadas por el conductor sean de manera segura delimita que el mando de dirección debe encontrarse al lado izquierdo, puesto que el conductor tiene mejor control y visión puesto que todas las calles y señalizaciones viales están diseñadas para los vehículos con timón de mando ubicado al lado izquierdo. Al igual que la legislación guatemalteca, Paraguay no cuenta con una regulación expresa y clara en cuanto al estado y circulación de vehículos con timón ubicado en el lado derecho.





CAPÍTULO IV

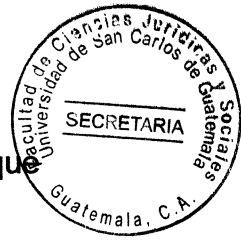
4. Reforma del Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, para evitar la importación y circulación de vehículos con timón derecho, así como los definir los casos de excepción

El Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98 regula No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo casos especiales que sean autorizados por el Departamento. De acuerdo con el Artículo citado, la circulación de los vehículos automotores con timón derecho se encuentra expresamente prohibida pero no su importación.

La legislación guatemalteca contiene una contradicción, dado que en la actualidad los vehículos automotores con dirección de mando ubicada al lado derecho son importados con gran frecuencia y no cuentan con la autorización para circular en las calles, avenidas, carreteras y vías del territorio nacional.

La señalización y circulación vial en el territorio guatemalteco se encuentran diseñadas para vehículos automotores con dirección de mando ubicado al lado izquierdo, por lo que la circulación de los vehículos con dirección de mando contrario tiene dificultad para transitar.

Cuando se circula en autopistas, el reglamento de Tránsito en su Artículo 141 regula que en todas las vías públicas, como norma general, se podrá rebasar o adelantar el



vehículo, siempre que el movimiento se efectúe por el lado izquierdo del vehículo que se pretenda rebasar o adelantar.

El conductor deberá utilizar las correspondientes señales de tránsito. En cuanto a la aplicación de este Artículo para los vehículos con dirección de mando ubicada al lado derecho, los automóviles con esta característica no deberían de rebasar o bien adelantar a otro vehículo en las autopistas, debido al riesgo que estos conllevan, dado que la ubicación del mando de dirección dificulta la visibilidad para adelantar a otro vehículo.

4.1. Generalidades

El Artículo 18 de la Ley de Transito regula “por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales (...)”.Partiendo del Artículo citado, se puede determinar que al igual que el Artículo 21, este posee un vacío legal, dado que no prohíbe a los vehículos con característica de tener ubicado el timón de mando al lado derecho.

Debido a estos vacíos legales, la Superintendencia de Administración Tributaria no puede negar el acceso al territorio nacional a los vehículos automotores con timón derecho, dado que estos han pasado por todo el proceso de importación y se han cancelado los impuestos que estos conllevan. Es decir que la institución cumple con su función, la cual consiste en la recaudación de los impuestos de circulación.



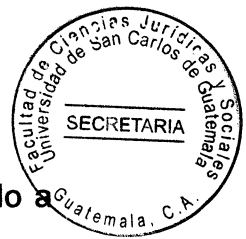
Al no existir una ley expresa que prohíba su importación, esto extiende la autorización para circular dentro del territorio guatemalteco a los vehículos con timón al lado derecho, puesto a que cumplen con el pago de los impuestos correspondientes.

Al momento de ingresar un vehículo automotor al país por haber sido importado, debe de pasar por un proceso de inspección, la cual se encuentra a cargo del Registro fiscal de vehículos a cargo de la Superintendencia de Administración Tributaria.

Este ente tiene como función principal llevar un registro de los vehículos que circulan dentro del territorio nacional, teniendo la obligación de trasladar dicha información a la Policía Nacional Civil, para que estos a su vez lleven un registro análogo y el informe a trasladar deberá de contener la siguiente información:

- a) Identificación legal completa del propietario.
- b) Datos de importación y características del vehículo importado
- c) Lugar y fecha de importación
- d) Firma de la autoridad competente

El órgano encargado de la recaudación del impuesto corresponde al Ministerio de Finanzas Públicas, el cual como ente rector tiene la atribución de designar la cantidad de dicha recaudación a las municipalidades para el mejoramiento de las aceras, calles y autopistas. A este ministerio se le permite el ingreso al territorio nacional de los vehículos automotores de timón derecho por no existir una normativa prohibitiva expresa en cuanto a la importación de los vehículos con esta característica.



Esto da como resultado la excesiva importación de esta clase de vehículos, debido a que la importación de estos es más económica que los vehículos con timón de mando ubicado al lado izquierdo, puesto que como se ha desarrollado los automotores con timón derecho, se encuentran prohibidos en la mayoría de país; asimismo es importante prohibir la importación debido a que estos son modificados en el sentido de trasladar el timón de mando al lado derecho.

Esto da como resultado un vehículo inseguro, debido a que la modificación de las piezas aumenta el riesgo de deterioro del automóvil, siendo más propenso a accidentes y contaminación del ambiente.

4.2. Consecuencia jurídica

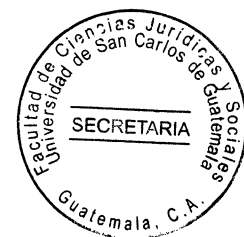
La importación de los vehículos con timón derecho no contiene una consecuencia jurídica a comparación de otros países, únicamente tiene consecuencia su circulación sin la autorización correspondiente, la cual se encuentra a cargo del Ministerio de Gobernación, ente que según sus estadísticas nunca ha extendido una autorización para la circulación de dichos automotores.

La sanción a los conductores de los vehículos automotores por circular dentro del territorio nacional sin la documentación debida, como lo es el portar la licencia de conducir y la tarjeta de circulación actualizada, encontrándose reguladas ambas faltas en el reglamento de tránsito de nuestra legislación, el Artículo 176 de Reglamento citado regula la autoridad deberá retener y consignar el vehículo y la tarjeta de circulación en los siguientes casos:



- a) Mientras se llevan a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencias de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si estas pruebas resultaran negativas sin más trámite, se devolverán los documentos, el vehículo y el conductor podrá circular libremente. En caso resulten positivas las pruebas, la autoridad de tránsito pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil al conductor, el vehículo y sus documentos.
- b) Vehículos estacionados en lugares prohibidos fuera de la calzada, hasta que haga el pago de la multa respectiva.
- c) Vehículos involucrados en un hecho de tránsito en el cual resulten lesionados o fallecidos.
- d) Vehículos involucrados en un hecho de tránsito, en el cual se causen daños a la propiedad ajena, salvo que, mediante acuerdo, ofrezca la reparación inmediata. En todo caso, este acuerdo deberá celebrarse ante Notario.
- e) Vehículos que circulen sin portar las placas de circulación; y
- f) Vehículos que transiten sin tarjetas de circulación o con datos distintos a los consignados en la misma.

Del análisis del Artículo citado, se determina que no se encuentra regulados de manera específica los delitos relativos a la circulación e importación de los vehículos automotores con timón derecho, por lo que al momento en que se detiene a un conductor que posea un vehículo con esta característica, al portar sus documentos vigentes, podrá seguir circulando, sin tomar en cuenta el riesgo que conlleva la circulación de los mismos.

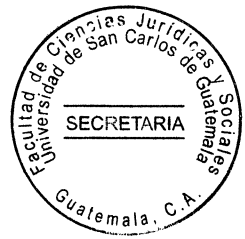


4.3. Importación de vehículos en Guatemala

La importación de vehículos en Guatemala es una fuente de ingresos al país, dado que todos los vehículos que circulan dentro del territorio guatemalteco son importados, siendo esto una fuente de ingresos para el país, debido al alza en el combustible que se ha tenido a partir del año 2007, se obtuvo como resultado una disminución en las importaciones de los automóviles.

Ante esta negativa la importación ha disminuido a mayor grado que la importación de automotores usados. Derivado de esta circunstancia, los usuarios han optado por importar vehículos automotores con timón de dirección ubicado al lado derecho debido al precio de los mismos, siendo estos más económicos en cuanto a su importación.

La mayor cantidad de vehículos son importados desde los Estados Unidos, siendo estos los automotores con las características establecidas en nuestra legislación, por lo cual el costo de su importación es más alto en comparación a la importación de vehículos provenientes de Japón, con la diferencia que los vehículos provenientes de este último contienen el timón de mando al lado derecho y como se ha desarrollado, en nuestra legislación no se cuenta con la normativa explícita en cuanto a la prohibición de importación de vehículos con dirección de mando ubicado al lado derecho, por lo que el consumidor se ve beneficiado en cuanto a optar por un carro traído de Japón.



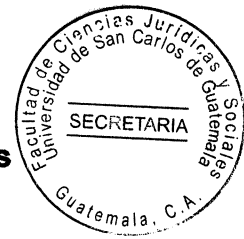
4.4. Limitaciones de conducir un vehículo con timón derecho en Guatemala

La circulación de estos vehículos en el territorio nacional conlleva grandes limitaciones, derivado de que las calles, avenidas, carreteras, vías principales se encuentran diseñadas para vehículos con timón de mando ubicado al lado izquierdo.

Los conductores de los vehículos con timón derecho, al momento de ingresar a un centro comercial que cuente con ticket de parqueo, el piloto se ve con la problemática de que, si no lleva a nadie de copiloto, no puede tomar de manera rápida y sencilla el ticket correspondiente, asimismo ocurre cuando el conductor de estos vehículos acude a un autobanco; estos están diseñados con sus cajeros para los conductores al lado izquierdo, al igual que en los establecimientos de comida rápida.

Otro riesgo para los conductores de esta clase de automotor y demás conductores en la vía pública se encuentra en las carreteras, puesto que la visibilidad para rebasar no es la misma que la de los automotores con timón ubicado al lado izquierdo.

En caso de que un automotor con el volante al lado derecho decida rebasar, el conductor debe de sacar en su totalidad el automotor para verificar que se puede adelantar a otro vehículo, siendo en este caso un riesgo para otros transeúntes y pasajeros; en el caso de atropellar a una motocicleta, quien se lleva el mayor impacto es el copiloto, caso que por el mismo riesgo que conlleva la circulación de estos, las aseguradoras no cubren a estos vehículos.



4.5. Vacío legal en la regulación de la circulación de los vehículos automotores con timón derecho

El Artículo 10 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98, establece lo siguiente **“Documentos de los vehículos.** Todo vehículo para circular en las vías públicas del territorio nacional debe poseer los siguientes documentos:

- a) Tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma.
- b) Placa, placas y calcomanías de circulación vigentes.

La tarjeta de circulación o la fotocopia autenticada, será portada por el conductor de cada vehículo automotor, siempre que circule en las vías públicas del territorio nacional. La placa o placas de circulación irán sujetas en lugar visible en la parte frontal y posterior del vehículo.

No necesitan portar ningún documento todo conductor de bicicleta, utilizada para hacer deporte o alguna otra actividad recreativa. El departamento de Tránsito regulará lo relativo a la documentación de otros conductores de bicicletas.”

El Artículo 21 de Reglamento citado regula lo siguiente **“Vehículos con el timón del lado derecho.** No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo casos especiales que sean autorizados por el Departamento.”

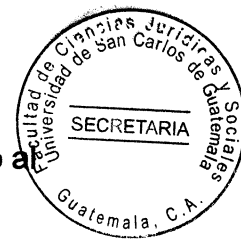


Al analizar los artículos citados se puede concluir el vacío legal que hay en nuestra normativa de tránsito, puesto que el Artículo que regula los requisitos para la circulación no considera la variable de la importación de los vehículos automotores con timón derecho, debido a la falta de una normativa expresa que regule la prohibición de importar vehículos con esta característica, por lo que al analizar el Artículo 21 citado, únicamente hace mención a la circulación, dejando de esta manera una vía libre a la importación de estos automotores.

Si existiera una normativa que regulara las características que deben de poseer los automotores para ingresar y circular en el territorio nacional se complementarían con la legislación guatemalteca vigente, siendo necesaria su reforma o bien la creación de una ley en cuanto a la importación de los vehículos automotores con timón de mando ubicado al lado derecho.

La falta de una consecuencia jurídica específica en cuanto a la circulación de estos vehículos conlleva únicamente a la imposición de una multa en el caso de no portar los documentos anteriormente descritos, así como la portación de la licencia la cual se debe de encontrar vigente y si en dado caso el conductor fuere reincidente procede el comiso del vehículo automotor.

Los conductores de los carros con esta característica, al portar su impuesto de circulación al día y la documentación referente al título del mismo, así como la licencia de conducir, tienen el derecho a una circulación libre, si bien el Artículo 21 indica la prohibición de la circulación de los mismos, el Artículo 10 deja el vacío legal que faculta



la circulación a los conductores a circular en su vehículo con timón de mando ubicado a lado derecho.

4.6. Proyecto de reforma al Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, en cuanto a la limitación de importación y circulación de vehículos automotores con timón derecho y los casos de excepción en Guatemala

La iniciativa de ley es presentada a la Dirección Legislativa del Congreso por los órganos facultados para tal efecto siendo estos el Organismo Ejecutivo, el Tribunal Supremo Electoral, la Corte Suprema de Justicia, y la Universidad de San de San Carlos.

Al haberse recibido la solicitud, el pleno del Congreso debe de remitir a una comisión de trabajo el proyecto, la cual tiene a su cargo el análisis, pudiendo realizar enmiendas si lo considera necesario. Posterior a dicho estudio, esta comisión presenta el dictamen, el cual puede ser favorable o desfavorable, para que sea conocido por el Pleno del Congreso de la República de Guatemala.

Al tener un dictamen favorable, debe de ser conocida y aprobada en tres sesiones plenarias, las cuales se deben de celebrar en distintos días, sometiéndose a votación hasta el momento en que se haya agotado su discusión en la tercera sesión. Durante dichas sesiones se debe haber abarcado todo lo relativo a las inquietudes que pudieren sobrevenir sobre dicho tema, a excepción de los casos de urgencia nacional contemplados en la ley.



Al ser aprobado el proyecto de ley, este debe de ser remitido al Organismo Ejecutivo dentro de un plazo de diez días, para ser conocido por el presidente de la República de Guatemala en consejo de ministros, pudiendo devolverlo en plazo de quince días con las observaciones que este considerare oportunas en su ejercicio de derecho de veto; si no fuere devuelto el decreto por el organismo ejecutivo, se tendrá por sancionado y el Congreso lo deberá de promulgar como ley dentro de los ocho días siguientes.

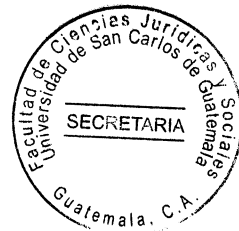
El proyecto de reforma se debe de presentar en forma de decreto, el cual se compone de una parte considerativa en la cual se expresa los fundamentos tanto de hecho como de derecho y los argumentos que justifican la necesidad de la reforma, así como la parte dispositiva en la cual se debe incluir la exposición de motivos y los estudios técnicos que justifiquen la iniciativa.

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política de la República de Guatemala establece que una ley especial regulará todo lo referente a la nacionalidad y los procedimientos para adquirirla.

CONSIDERANDO:

Que el Estado de Guatemala garantiza a través de los principios rectores del derecho, la armonía, la paz, la seguridad jurídica; plasmándose esos objetivos en un sistema jurídico actual, congruente, vigente y positivo.



CONSIDERANDO:

La incongruencia entre los artículos 10 y 21 del Reglamento de Transito decreto 273-98, los cuales regulan lo relativo a las características y requisitos de los automóviles para circular dentro del territorio nacional, dejando un vacío legal en cuanto a la prohibición expresa a la importación de los vehículos automotores con timón derecho, así como individualizar los casos de excepción y las sanciones a imponer en caso de incumplimiento a dicha normativa.

POR TANTO:

En uso de las atribuciones que le otorga el artículo 171 a) de la Constitución Política de la República de Guatemala,

DECRETA:

Lo siguiente:

REFORMA DEL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 DEL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN

Artículo 1. Se reforma el artículo 21 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 emitido por el Ministerio de Gobernación, el cual queda así:



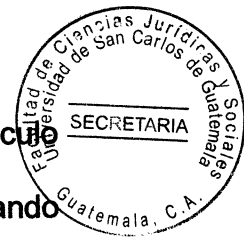
“Artículo 21. Vehículos con el timón al lado derecho. No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo en los siguientes casos:

- a) Por tratarse de vehículos automotores donados por organismos internacionales, para la prestación de servicios públicos, ya sea bomberos voluntarios, bomberos municipales, policía de tránsito, policía nacional civil, ministerio público, universidad de San Carlos de Guatemala, entre otros;
- b) Cuando se trate de vehículos adaptados para personas con necesidades especiales; y
- c) Por tratarse de automotores extranjeros que circulen dentro del territorio nacional por motivo de tránsito hacia otro país, el cual no deberá exceder de treinta días hábiles.

En virtud de la prohibición a la circulación de dichos automotores, se prohíbe su importación al territorio nacional debido a la señalización y diseño establecido de las vías de circulación en Guatemala.

-Se adiciona al artículo 21 del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 del Ministerio de Gobernación

Lo siguiente:

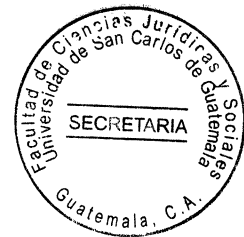


Artículo 21 bis. Sanciones. La autoridad deberá retener y consignar el vehículo automotor con timón de mando ubicado al lado derecho que se encuentre circulando dentro del territorio nacional, sin poseer la autorización respectiva establecida para los casos de excepción.

Además de la consignación y retención del vehículo, se le impondrá una multa la cual podrá ser de mil a cinco mil quetzales.

DISPOSICIONES FINALES

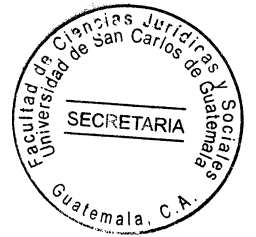
Artículo 2. Derogatorias. Se derogan todas las disposiciones legales que contradigan el presente Decreto.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 en su Artículo 21 regula la prohibición de la circulación de los vehículos automotores con timón derecho y a la vez regula que se podrá circular de acuerdo a los casos de excepción en los que el departamento de tránsito lo autorice, existiendo un vacío legal en cuanto a la especificación de los casos de excepción, puesto que no hay legislación que señale los casos en los cuales se autoriza su circulación, así como prohíba su importación, derivado de dicha ausencia normativa, con el hecho de pagar los impuestos correspondientes, el conductor que sea propietario de un vehículo con esta característica, podrá circular libremente dentro del territorio nacional, sin que el Estado vele por la seguridad y protección del cual se encuentra a cargo, la circulación de estos vehículos dentro del territorio guatemalteco no se encuentra diseñada para tal, por lo que estos automóviles tienden a tener incomodidades en ciertos servicios, así como en su circulación conllevan un gran riesgo.

Dada la incongruencia que surge dentro del mismo cuerpo legal y la falta de una prohibición expresa relativa de la importación de los vehículos automotores con timón derecho, es necesaria la reforma al Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 del Ministerio de Gobernación de la República de Guatemala, en cuanto a especificar los casos de excepción por los cuales se permitirá la circulación de automóviles con esta característica y la prohibición de importar vehículos con timón derecho.





BIBLIOGRAFÍA

http://www.vmt.gob.sv/index.php?option=com_flippingbook&view=book&id=7&page=1&temid=170

Elementos de la Seguridad Vial. <http://www.covial.gob.gt/objetivos/>.

Manso Pérez, Violeta; Castaño Pardo, Manuel. **Hacer reforma educación para la seguridad vial.** Ed. Grupo Anaya. España, 1995.

Partes del Automóvil. <http://www.educamosconduciendo.com/biblioteca/elvehiculo>.

M. Hise; G. Rossello; M. Mariotto. 1995. **Accidentes de tránsito.** Argentina: Ed. universidad.

Ministerio de Gobernación. **Manual de organización del sector público.** Documento Pdf.

Ministerio de Gobernación. <http://mingob.gob.gt/>.

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

Señalización circunstancial. https://www.medellin.gov.co/movilidad/Documents/seccion_senalizacion/cap2_senales_verticales_informativas.pdf.

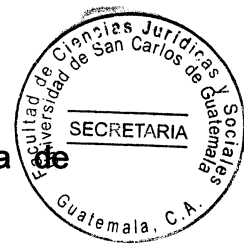
Seguridad Vial. <http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con2/ConceptosdeSeguridadVialGuadalajara.pdf>.

Legislación:

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

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

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



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

Reglamento de Tránsito. Acuerdo gubernativo número 273-98 del Ministerio de Gobernación de la República de Guatemala, 1998.

Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá. Decreto Ejecutivo No. 640

Reglamento para normar la Importación de vehículos automóviles y otros medios de Transporte. Decreto 83 de la Asamblea Legislativa de la República de El Salvador.

Ley de Tránsito por vías públicas y seguridad vial. Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.