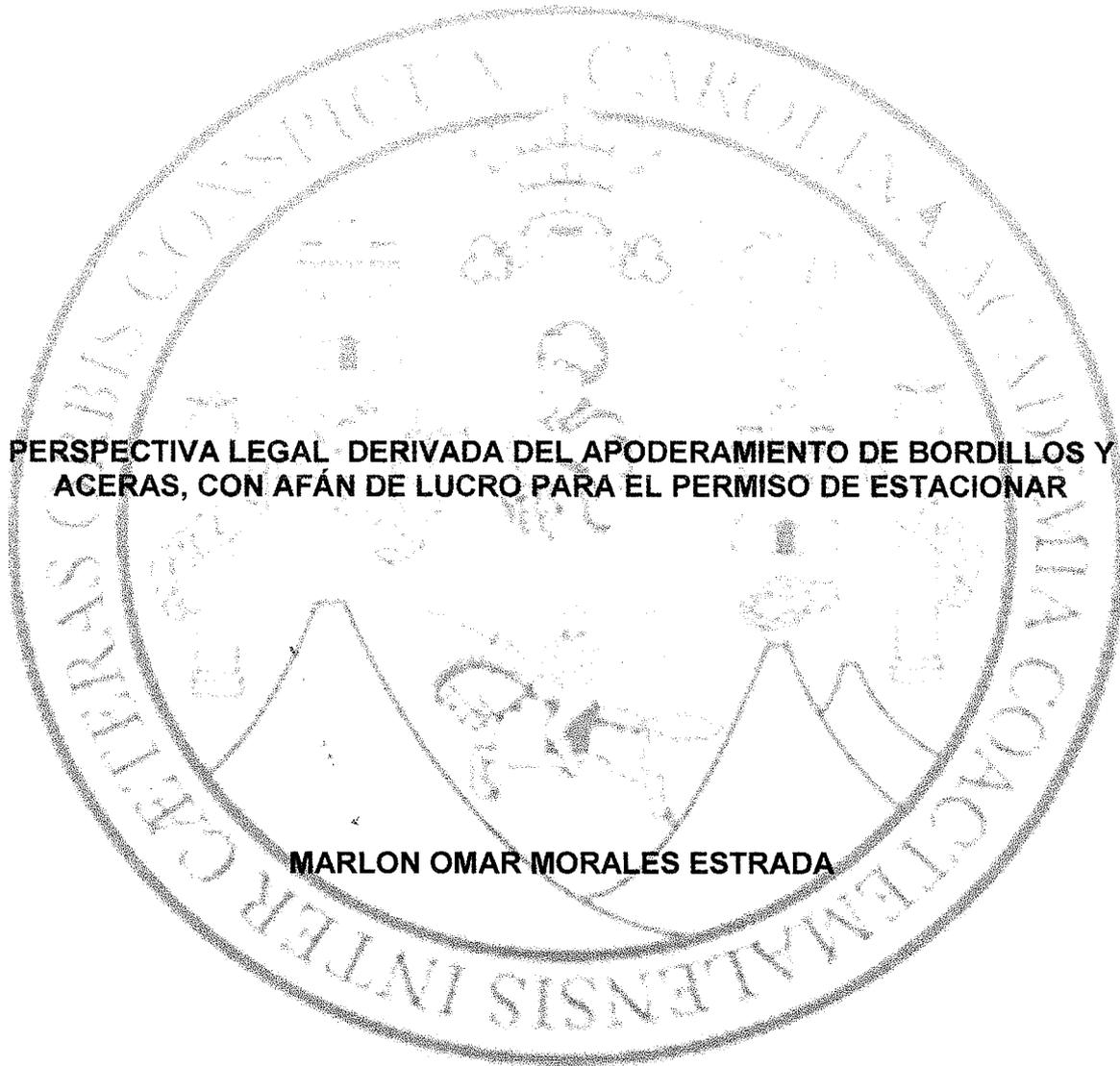


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a crown on top. The shield is divided into four quadrants, each containing a different symbol. The shield is surrounded by a circular border containing the Latin text "UNIVERSITAS SAN CAROLIS GUATEMALENSIS" at the top and "FUNDATA 1690" at the bottom. The seal is rendered in a light, dotted style.

**PERSPECTIVA LEGAL DERIVADA DEL APODERAMIENTO DE BORDILLOS Y
AGERAS, CON AFÁN DE LUCRO PARA EL PERMISO DE ESTACIONAR**

MARLON OMAR MORALES ESTRADA

GUATEMALA, JULIO DE 2024

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

**PERSPECTIVA LEGAL DERIVADA DEL APODERAMIENTO DE BORDILLOS Y
ACERAS, CON AFÁN DE LUCRO PARA EL PERMISO DE ESTACIONAR**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

MARLON OMAR MORALES ESTRADA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, julio de 2024

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

DECANO:	M.Sc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I		VACANTE
VOCAL II:	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Lic.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO:	Lic.	Wilfredo Eliú Ramos Leonor

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



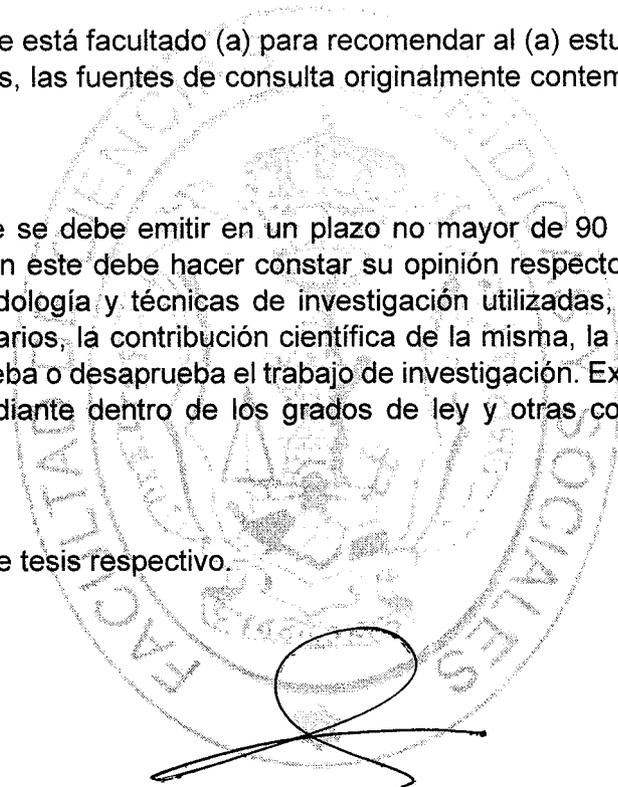
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 08 de mayo de 2023.

Atentamente pase al (a) Profesional, **FRANCISCO JOSÉ CETINA RAMÍREZ**, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante **MARLON OMAR MORALES ESTRADA**, con carné 200815897, intitulado: **APODERAMIENTO DE BORDILLOS Y ACERAS PARA COBRAR ESTACIONAMIENTOS ILEGALES, VULNERA EL DERECHO AL PARQUEO EN ÁREAS LIBRES DE LA CIUDAD DE GUATEMALA.**

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

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en éste 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.



CARLOS EBERTITO HERRERA RECINOS
 Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



SAQO

Lic. Francisco José Cetina Ramírez
 Abogado y Notario

Fecha de recepción 09 / 05 / 2023 (f)

Asesor(a)
 (Firma y sello)

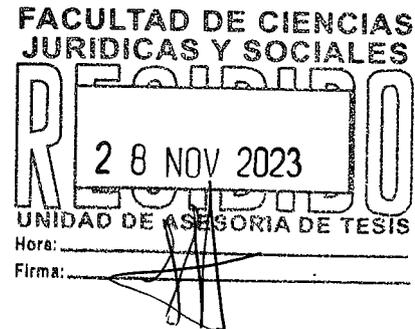


Licenciado Francisco José Cetina Ramírez
Abogado y Notario
Colegiado: No. 13776
20 avenida 9-55, zona 11 de Guatemala
Cels.: 56924196
Correo Electrónico: fcetinaabogados@gmail.com



Guatemala, 28 de noviembre de 2023

Dr. Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

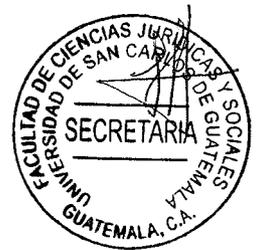


Distinguido Dr. Herrera Recinos:

Atentamente me dirijo a usted para darle cumplimiento a la providencia de fecha ocho de mayo de dos mil veintitrés, por medio de la cual fui nombrado ASESOR de tesis del bachiller MARLON OMAR MORALES ESTRADA, titulada: "APODERAMIENTO DE BORDILLOS Y ACERAS PARA COBRAR ESTACIONAMIENTOS ILEGALES, VULNERA EL DERECHO AL PARQUEO EN ÁREAS LIBRES DE LA CIUDAD DE GUATEMALA"; sin embargo, analizando con el estudiante la conveniencia de modificar el título, éste quedó de la siguiente manera, "PERSPECTIVA LEGAL DERIVADA DEL APODERAMIENTO DE BORDILLOS Y ACERAS, CON AFÁN DE LUCRO PARA EL PERMISO DE ESTACIONAR".

En cumplimiento de esta designación, he brindado la orientación requerida y se ha asesorado el tema con la debida acuciosidad, dando como resultado que: el desarrollo del trabajo de tesis, denota una investigación y estudios completos, su contenido científico y técnico de tesis, cumple con los requisitos del método científico de las ciencias sociales; a través de éste, se hacen observaciones; en cuanto a las técnicas empleadas, éstas tienen como objetivo exponer propuestas que se realizaron para llegar a resolver el problema a través de los pasos establecidos previamente, utilizando la recolección de datos, tales como: libros, diccionarios, la exposición de doctrina en páginas Web y ejerciendo el cronograma de actividades planteado en el plan de investigación.

La metodología y las técnicas de investigación que se han utilizado, se desarrollaron a través de un análisis crítico y descriptivo del contenido de la presente tesis y la realización de síntesis y deducciones para generar la conclusión discursiva; de manera que se utilizó el análisis de diversas leyes, doctrinas y la información de páginas de internet, que se relacionan con el tema investigado; todo ello, con el fin de llegar a la conclusión discursiva de que se deben buscar soluciones al problema señalado.



Licenciado Francisco José Cetina Ramírez
Abogado y Notario
Colegiado: No. 13776
Dirección: 20 avenida 9-55, zona 11 de Guatemala.
Cels.: 5692-4196
Correo Electrónico: fctinaabogados@gmail.com

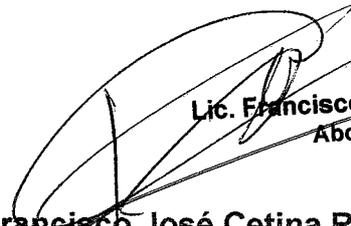
La redacción utilizada por el estudiante es la correcta; apegándose a los requisitos de las normas mínimas establecidas en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, y del Examen General Público.

La contribución científica de las ciencias sociales, son las normas, principios, fuentes y doctrinas; en donde la bachiller hace sus propias aportaciones, para comprobar y llegar a cumplir con los objetivos planteados. La conclusión discursiva, resume los resultados obtenidos y sugerencias; en la cual se da la importancia del estudio sobre algo tan valioso como lo es la solución al problema; dándole la consideración que amerita al ser estudiada, haciendo notar la necesidad de que se controle el problema señalado. La bibliografía consultada se extrajo de fuentes de autores nacionales e internacionales, así como páginas del internet.

En síntesis, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a las exigencias científicas y técnicas que se deben cumplir, de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva, bibliografía utilizada son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación.

Indico que, no me une parentesco alguno con el bachiller. En tal virtud emito DICTAMEN FAVORABLE al referido trabajo de tesis, a efecto de que continúe con el trámite respectivo, ya que el estudio desarrollado cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis y de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Atentamente,



Lic. Francisco José Cetina Ramírez
Abogado y Notario

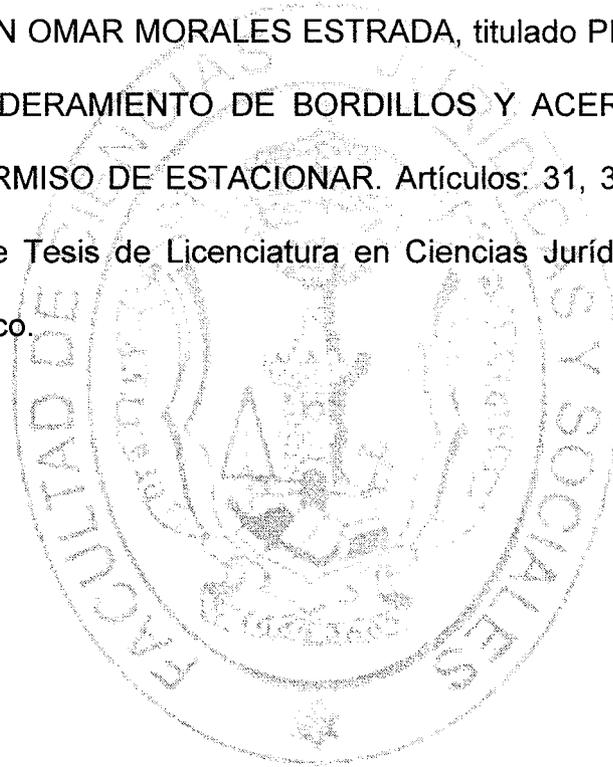
Licenciado Francisco José Cetina Ramírez
Abogado y Notario
Colegiado, No. 13776



Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, dieciséis de mayo de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante MARLON OMAR MORALES ESTRADA, titulado PERSPECTIVA LEGAL DERIVADA DEL APODERAMIENTO DE BORDILLOS Y ACERAS, CON AFÁN DE LUCRO PARA EL PERMISO DE ESTACIONAR. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

CEHR/AFCV





DEDICATORIA

A DIOS SUPREMO CREADOR: Por ser nuestro creador, por regalarme cada día de vida, por sus bendiciones; por darme la perseverancia y la inteligencia para lograr cada meta; gracias Dios por este momento, bien dice tu palabra no es mi voluntad sino la tuya. He aquí agradeciéndote esta victoria en tu nombre.

A MIS PADRES: Abel Morales Artiga y Gloria Judith Estrada Hernández (QEPD) Flores sobre su tumba. Este triunfo también es fruto de su esfuerzo. Porque Dios me dio la Bendición de que fueran mis padres, por su amo y sus consejos; Lastimosamente ya no están con nosotros, pero siempre están en mi mente y corazón, los recordare hasta el ultimo día de mi vida un abrazo hasta el cielo los amo.

A MIS AMIGOS: El honor, de tener su amistad, es todo mío. Gracias por todos los momentos compartidos, sin duda están escritos sobre piedra y jamás serán olvidados. En especial y con todo cariño a Mario Franz Rendón Lara.

A MIS HERMANOS: Byron Abel, Milton Yovani, Delmi Carolina, Rodi Donelfer , Alexander (QPD) flores sobre su tumba, Yoni Estanley , Gloria Judith , Cindy Sarai , y Sury Maidee. Gracias por sus palabras de aliento, consejos y su apoyo incondicional.

A MIS TIOS: Juan Morales , Mario Tulio Morales (QPD) flores Sobre su tumba , Vidalino Morales y demás tios Gracias por sus sabios consejos.

A: La familia Bosarreyes, gracias por abirme las puertas de su casa y en especial a Jose Luis Bosarreyes por su apoyo incondicional.



A:

LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA. Gloriosa y tricentenaria por ser el alma mater de nuestras enseñanzas hacia la vida profesional, por darme la oportunidad y privilegio de ser un estudiante San Carlista y permitirme representarla.

A:

LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Por formarme y darme los conocimientos necesarios para ser un profesional, honesto, en favor de la justicia; para ponerla al servicio de mi país.



PRESENTACIÓN

En Guatemala, la excesiva burocracia y la falta de colaboración de las autoridades encargadas de promulgar algún cuerpo legal que regule la actividad de cuidado o vigilancia de vehículos en la vía pública hace que el problema se agrave y que día tras día se vuelva más complicado resolver.

Este estudio corresponde a la rama del derecho administrativo. El período en que se desarrolla la investigación es de mayo de 2023 a noviembre de 2023; en la Ciudad de Guatemala. Es de tipo cualitativa. El sujeto de estudio son las aceras y bordillos utilizados para cobrar estacionamientos ilegales; y, el objeto de estudio, la vulneración al derecho al parqueo en áreas libres de la Ciudad de Guatemala.

Concluyendo con el aporte científico de la urgencia de que el Estado tome conciencia de la necesidad de establecer formas en que la sociedad guatemalteca pueda expresar sus problemas y sea atendida y escuchada, debido a que son una limitación para el desarrollo del país. Por lo tanto, se hace necesario que, de una manera eficiente, las autoridades correspondientes tomen medidas al respecto, por lo que en el presente caso, es necesario fortalecer la cultura de la denuncia y al mismo tiempo exigir por los medios correspondientes a las autoridades a que cumplan con sus funciones, tanto la Municipalidad de Guatemala, como la Policía Nacional Civil para que en conjunto cumplan con las funciones de cada una de las entidades responsables; o, en su defecto, que se cree una normativa a nivel nacional para regular este tipo de actividades en la vía pública.



HIPÓTESIS

La hipótesis planteada para este trabajo fue el apoderamiento de bordillos y aceras para cobrar estacionamientos ilegales, vulnera el derecho al parqueo en áreas libres de la Ciudad de Guatemala; esto sucede lamentablemente, bajo el amparo de la ineficiencia de las autoridades correspondientes para tomar medidas al respecto; por lo que, en el presente caso, es necesario fortalecer la cultura de la denuncia y al mismo tiempo exigir por los medios correspondientes a las autoridades a que cumplan con sus funciones; tanto a la Municipalidad de Guatemala, como a la Policía Nacional Civil para que se determine la competencia de las funciones de cada una de las entidades responsables; o, en su defecto que se cree una normativa a nivel nacional para regular a las personas que se dedican a este tipo de actividades en la vía pública.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En el desarrollo de esta investigación se comprobó la premisa hipotética establecida de que en Guatemala existe apoderamiento de bordillos y aceras para cobrar estacionamientos ilegales, lo cual vulnera el derecho al parqueo en áreas libres de la Ciudad de Guatemala; se puede observar que esta situación cae dentro de la falta de voluntad por parte del Estado en resolver los problemas que enfrenta la sociedad.

Se debe establecer la obligación de llenar ciertos requisitos mínimos que deben cumplir las personas que cuidan vehículos en la vía pública; ésta es una medida que ha sido efectiva en diferentes ciudades y en países, al igual que la sectorización de las personas que se dedican a esta actividad; por lo cual es necesario tomar en consideración cada uno de los aspectos positivos de las normativas creadas en otros países para evitar el problema. Y, sobre todo, exigirle a las autoridades correspondientes a tomar medidas al respecto, para que no se vulneren los derechos de los ciudadanos.

Entre los métodos que se emplearon para la validación de la hipótesis formulada, están: el analítico, el deductivo e inductivo y el dialéctico para la elaboración de razonamientos que sustentaron los aspectos científicos y jurídicos. Con lo que se pudo ampliar el conocimiento y perspectiva del tema en estudio.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo	1
1.1. Conceptos básicos	2
1.2. Características del derecho administrativo.....	3
1.3. Principios del derecho administrativo.....	4
1.4. Violación a los principios del derecho administrativo	5
1.4.1. Abuso de poder	5
1.4.2. Desviación de poder.....	5
1.4.3. Función de la administración pública	6
1.4.4. Sistemas de la administración pública	7
1.4.5. Organos de administración pública.....	9
1.4.6. Clases de organos administrativos.....	10
1.4.7. La competencia administrativa	12
1.5. Mecanismos de control	12
1.5.1. Los actos administrativos	13
1.6. Los servicios públicos	14
1.6.1. Clases de servicios públicos.....	15



CAPÍTULO II

	Pág.
2. Protección al usuario.....	17
2.1. Definición.....	19
2.2. Objetivos.....	20
2.2.1 Misión.....	21
2.2.2 Visión	21
2.3 Derechos del consumidor y usuario	21
2.4. Libro de quejas	23
2.4.1 Uso del libro de quejas	23
2.5 Ley de protección al consumidor y usuario	24
2.6 Desprotección de consumidores respecto a los estacionamientos públicos	25

CAPÍTULO III

3. Automóviles en la vía pública.....	39
3.1. Necesidad de regular el tráfico.....	42
3.1.1 Ley de tránsito.....	43
3.1.2 Reglamento de la ley de tránsito	45
3.2. Entidades involucradas en el control del tránsito	46
3.2.1 Departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil	47
3.3. Municipalidad de Guatemala.....	49
3.3.1 Intendencia de tránsito	50
3.3.2 Policía municipal de tránsito	51



CAPÍTULO IV

Pág.

4.	Apoderamiento de bordillos y aceras para cobrar estacionamientos ilegales, vulnera el derecho al parqueo en áreas libres de la Ciudad de Guatemala	57
4.1.	Desprotección de los usuarios respecto a los estacionamientos públicos	57
4.2	Legislación nacional que regula los estacionamientos	60
4.3	Análisis del reglamento de tránsito, acuerdo gubernativo 273-98 ...	62
4.4	Cuidadores de automoviles.....	66
4.5	Ilícitos cometidos por los cuidadores de automóviles.....	71
4.5.1	Coacción	71
4.5.2	Extorsión	72
4.5.3	Amenazas	73
4.5.4	Daños.....	74
4.5.5	Robo.....	74
4.6	Repercusiones sociales a causa de los cuidadores de vehículos ...	75
4.6.1	Inseguridad.....	76
	CONCLUSIÓN DISCURSIVA	77
	BIBLIOGRAFÍA	79



INTRODUCCIÓN

Guatemala es un país en el cual la excesiva burocracia y la falta de colaboración de las autoridades encargadas de promulgar algún cuerpo legal que regule la actividad de cuidado o vigilancia de vehículos en la vía pública hace que el problema se agrave y que día tras día se vuelva más complicado resolver.

Se debe establecer la obligación de llenar ciertos requisitos mínimos que deben cumplir las personas que cuidan vehículos en la vía pública, esta es una medida que ha sido efectiva en diferentes ciudades y en países, al igual que la sectorización de las personas que se dedican a esta actividad, por lo que es necesario tomar en consideración cada uno de los aspectos positivos de las normativas creadas en otros países para evitar el problema.

La proliferación de personas que se dedican al cuidado de vehículos, se debe a la falta de regulación de dicha actividad por parte de las distintas instituciones o entidades encargadas de regular el tránsito en la vía pública, por lo que cada una de estas instituciones pretenden trasladar la responsabilidad a otra institución y al no ponerse de acuerdo en la competencia de sus funciones dejan sin control a estas personas que son hoy por hoy, un problema sin solución en muchos sectores del centro histórico de la ciudad de Guatemala. Por lo cual es de suma importancia comunicar a la población y hacer ver que no tiene obligación de pagar cantidad alguna de dinero, por el hecho de parquearse en la vía pública.



Para este informe se plantearon los siguientes objetivos: Como general, que el Estado no cumple su función de lograr el bien común de los habitantes del país. Y, como específicos: establecer la obligación de llenar ciertos requisitos mínimos que deben cumplir las personas que cuidan vehículos en la vía pública.

Cabe mencionar que, los métodos utilizados en la elaboración de esta tesis fueron: el analítico, el sintético, el deductivo e inductivo. Las técnicas utilizadas fueron: la documental y las fichas bibliográficas, con las cuales se recolectó información suficiente y de actualidad y la observación.

Esta tesis está integrada por cuatro capítulos, los cuales se detallan a continuación: en el primero, se trató lo referente al derecho administrativo; en el segundo, protección al usuario; en el tercero, automóviles en la vía pública; asimismo, en el cuarto capítulo se desarrolla el tema de estudio que es apoderamiento de bordillos y aceras para cobrar estacionamientos ilegales, vulnera el derecho al parqueo en áreas libres de la ciudad de Guatemala.

Se espera que esta tesis sea de utilidad para que se prevean soluciones a problemas, como los manifestados en este informe; logrando el reconocimiento, por parte del Estado, a través de las instituciones involucradas, en este caso que se logren establecer mesas de diálogo con todos los sectores para iniciar buscar soluciones a las problemáticas más urgentes que enfrenta la sociedad guatemalteca.

CAPÍTULO I



1. Derecho administrativo

Esta rama del derecho es de reciente surgimiento, sus principios se atribuyen con el apareamiento de la revolución francesa en el año de 1789, sin embargo el origen pleno se deriva de un mero accidente. Histórica es la fecha del ocho de febrero de 1873, cuando por primera vez un tribunal de conflictos de Francia emite una sentencia dándole vida a una regla para sopesar la actividad estatal y su consecuente responsabilidad.

Según los historiadores, todo se deriva cuando una niña llamada Agnes Blanco, de cinco años de edad, fue gravemente herida por una vagoneta que contenía tabaco, la cual era maniobrada por obreros de una empresa estatal. En esa época, la única solución que encontró el padre de la menor de edad, el señor Juan Blanco, fue presentar una demanda ante el tribunal civil. Este escrito se interpuso en contra de los obreros, pero a la vez solicitaba que de forma solidaria se responsabilizara civilmente al Estado, para ello requería una indemnización de cuarenta mil francos, ya que la niña sufrió la amputación de su pierna. Sin embargo este tribunal se declaró incompetente y elevó el expediente al tribunal de conflictos.

La resolución de este último tribunal, es la génesis de lo que hoy en día se conoce como derecho administrativo, ya que en la misma indicaba que las normas del código civil no podían aplicar en contra del Estado por los daños ocasionados a los particulares, para ello indicaron que debía existir un derecho propio de las relaciones entre la



administración pública y los gobernados, distinto del que regulaba las relaciones entre los particulares, ya que los tribunales ordinarios se encontraban interdictos al pretender constituir al Estado como deudor, y que debía ser de la jurisdicción administrativa.

Como consecuencia de este acontecimiento se empezaron a conocer procesos que responsabilizaban al Estado, desde otro punto de vista, es decir, ya no solo de la responsabilidad contractual o de las situaciones derivadas de la actividad legislativa, empero de los servicios públicos, o de las desviaciones del poder, obteniendo así su propia autonomía.

1.1. Conceptos básicos

Es el conjunto de normas jurídicas, principios, doctrinas e instituciones de derecho público interno que regulan la función y organización administrativa del Estado, las relaciones que surgen entre este y los particulares y las relaciones entre los órganos, así como los mecanismos de control del poder público.

En base a la definición anterior, se infiere que esta rama está encuadrada en el orden público debido a la gran injerencia que tiene el Estado en su actividad funcional, es decir el quehacer estatal que se encuentra distribuido dentro de los tres poderes; ejecutivo, al administrar los recursos para la prestación de servicios públicos; el legislativo, cuya función es decretar, reformar y derogar leyes; y el judicial, al impartir y administrar justicia.



Con respecto a las relaciones entre el Estado y los particulares, éstas se materializan en la prestación de servicios, es decir que son aquellos lazos que unen a los gobernados con el Estado, ya sea al realizar algún trámite o al imponer alguna multa.

En cuanto a los mecanismos de control, son aquellos medios de defensa que los particulares tienen para evitar que las actuaciones y resoluciones administrativas sean contrarias a los principios de juridicidad y legalidad.

1.2. Características del derecho administrativo

- a) Es un derecho relativamente joven, ya que comparado con las otras ramas del derecho, esta última es de reciente surgimiento, ya que aparece en el último cuarto del siglo XIX.
- b) Es un derecho dinámico; pues está en constante evolución ya que a menudo sufre cambios en la estructura y organización, y por ello nuevos procedimientos o requisitos nacen a la vida.
- c) Es un derecho autónomo; esto se debe a que posee sus propios principios, doctrinas, instituciones y normas jurídicas, es decir, no depende de ninguna otra rama para su aplicación.
- d) Es un derecho subordinado; a pesar de caracterizarse por ser autónomo, debe subordinarse al derecho constitucional, por considerarse una norma de carácter

ordinario.



1.3. Principios del derecho administrativo

Son los lineamientos que inspiran la creación de las normas jurídicas y orientan a la interpretación y aplicación del derecho administrativo, para cumplir así las funciones informativa, interpretativa y normativa.

a) Principio de juridicidad

Este principio tiene como finalidad que los órganos administrativos en todos sus actos y resoluciones deberán basarse siempre en la legislación vigente, pero la interpretación y aplicación de dicha legislación se deberá realizar conforme a los principios generales del derecho (la justicia, la seguridad, la legalidad, la paz, la libertad, la igualdad, el bien común) a las instituciones propias del derecho administrativo y a las doctrinas que le dieron origen a esta rama del derecho. Este principio se encuentra sustentado en el Artículo 221 de la Constitución Política de la República de Guatemala "Tribunal de lo Contencioso-Administrativo. Su función es de contralor de la juridicidad de la administración pública... "

b) Principio de legalidad

Este principio regula que los órganos administrativos en materia tributaria deben actuar y resolver única y exclusivamente conforme a la ley, ya que solamente a través de la ley



se deben decretar tributos, y solamente está facultado para hacerlo el congreso de la República de Guatemala. Su fundamento se encuentra en el Artículo 239 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Por excelencia es el principio rector en la relación jurídico-tributario. Este es uno de los principios más violentados por los órganos administrativos, especialmente por los gobiernos locales, al tomarse atribuciones en la creación de tributos

Violación a los principios del derecho administrativo

Dos malas prácticas o actuaciones se dan con gran frecuencia dentro de la administración pública por parte de los órganos, que tienden a violentar los dos principios rectores del derecho administrativo son los siguientes

1.3.1. Abuso de poder

Violación a los principios en la cual un órgano administrativo emite resoluciones o realiza actos sin tener la competencia administrativa para hacerlo, es decir que se está extralimitando en sus funciones al llevar su competencia a un hecho o acto que no le compete.

1.3.2. Desviación de poder

Violación a los principios en la cual un órgano administrativo realiza una actividad para la cual sí tiene competencia, pero la realiza con un fin distinto al bien común.



Los valores deontológicos deben aplicarse en las actividades administrativas para evitar caer en estas dos violaciones. "La moral democrática no busca la total eliminación de influencias especiales, sino su refinamiento en función de valores democráticos. Tal fin entraña efectuar cuantas reducciones de privilegios especiales, parezcan oportunas, necesarias y factibles, como también dejar abierta la oportunidad para que cobren su amplia realización las potencialidades de los ciudadanos en general."¹

Como consecuencia a ambas violaciones, el funcionario o empleado público puede incurrir en infracciones administrativas, responsabilidad penal o causar daños y perjuicios al patrimonio del Estado.

1.3.3. Función de la administración pública

"La administración pública para alcanzar su cometido se vale de ciertos pasos estructurales que de forma concatenada se ejecutan uno en pos de otro para realizar su función

- La planificación es el proceso ideológico que busca proyectar un resultado, es decir que realiza la investigación y para ello se vale de la precisión, la flexibilidad y la unidad; para contar con claridad desde un principio sobre lo que se pretende alcanzar y obviamente, que exista un margen de cambios que puedan ser contemplados en el futuro.

¹ Martin, Roscoe C. **Administración pública**. Pág.414.

- Coordinación; este elemento se enfoca en obtener los recursos necesarios para iniciar a ejecutar el plan y el involucramiento de todos los órganos.
- Organización; con la organización se pretende atribuirle actividades a cada persona y asignar los correspondientes recursos relacionados con la importancia de la actividad.
- Ejecución; es la materialización de la actividad planificada.
- Dirección; consiste en dirigir, conducir y dar órdenes a las personas que se les han asignado actividades con la finalidad de corregir y mejorar dichas actividades.
- Control; consiste en la verificación y evaluación que realiza el ente rector para constatar si se están llevando a cabo las actividades que se planificaron, y si los resultados están siendo los requeridos, y en caso contrario, tomar las medidas necesarias para sanear el proceso administrativo.”²

1.3.4. Sistemas de la administración pública

Existen cuatro técnicas para ordenar a los órganos administrativos, colocándolos en distintos puntos dentro de la estructura del Estado con la finalidad de obtener mayor eficiencia y eficacia en su quehacer y lograr la unidad de la acción, dirección y ejecución,

² Martin, Roscoe C. **Opt. Cit.** Pág.425

evitando la duplicidad de funciones y esfuerzos, y reduciendo los recursos económicos en el cumplimiento de las obligaciones del Estado; estas son

- Centralización o concentración; consiste en situar a los distintos órganos en un estricto orden jerárquico en el cual cada uno depende de un solo superior jerárquico y de un solo presupuesto, es decir que todos en su conjunto forman una sola persona jurídica. Las ventajas de este sistema son que existe unidad de mando, se asegura el control político, los procedimientos son uniformes y los usuarios saben a dónde dirigirse, aunque las desventajas más sobresalientes son que genera abuso de poder, muchas veces se vuelve ineficiente en los territorios alejados, los particulares deben seguir un largo trámite, existe mucha corrupción y burocracia, por ejemplo: el órgano ejecutivo.
- Desconcentración; a estos órganos se les concede alguna independencia técnica en la prestación de servicios cuando es de carácter especializado, pero siempre siguen siendo parte de la misma persona jurídica y dependen política y económicamente de ella. Las ventajas son que se logran satisfacer necesidades en la mayor parte del territorio, la calidad y economía en el servicio es buena, ya que es administrada por personal técnico, la actividad es más rápida y eficiente; sin embargo, suele existir favoritismo político en los procedimientos; un ejemplo claro de este sistema es el registro mercantil general.
- Descentralización o autarquía; con este sistema los órganos cuentan con independencia al otorgárseles personalidad jurídica propia e independencia técnica,



sin embargo quedan sujetos a algún tipo de control de la administración central. Dentro de los beneficios están que se descongestiona la administración y se obtiene la modernización sin llegar a lucrar, erradicando el empirismo. Sin embargo, surge el inconveniente que se obtienen varios criterios en la toma de decisiones y existen varios procedimientos. Una institución descentralizada es la superintendencia de administración tributaria.

- Autonomía, estos órganos tienen su propia personalidad jurídica, patrimonio propio, eligen a sus propias autoridades, cuentan con independencia económica ya que generan sus propios ingresos, emiten sus propias normas internas, existen independencia técnica y política.

1.3.5. Órganos de administración pública

Se le conoce como órganos a aquellos entes que forman parte del Estado y que se constituyen como el instrumento o conductos para manifestar la voluntad del Estado a través de la prestación de servicios públicos y así alcanzar sus fines.

“Los órganos administrativos son instituciones o entidades a través de las que se materializa la Constitución y la voluntad del Estado. El órgano es institucional, es una unidad jurídica abstracta, unidad organizada compuesta de personas individuales o titulares, competencia, actividad material y actos que exteriorizan tal actividad. La unidad existe puesto que todos los elementos están integrados indisolublemente en el órgano



estatal, no pueden separarse o dividirse.”³

1.3.6. Clases de órganos administrativos

En Guatemala varias son las categorías en las se encuentran encuadradas las instituciones prestadoras de servicios públicos, esto se debe atender a los diferentes rangos o puntos de vista que la doctrina ha establecido, siendo los siguientes

a) Por su conformación o composición

- Individuales o unipersonales; son aquellos a los que se les atribuye la competencia de forma particular, sin tomar en cuenta las opiniones de otras personas, por ejemplo, el presidente de la república, el procurador de los derechos humanos.
- Colegiados; cuando la ley le atribuye competencia a dos o más personas de forma conjunta, tomando en cuenta la opinión de forma conjunta, por ejemplo; junta directiva del Instituto guatemalteco de seguridad social, junta nacional de servicio civil.

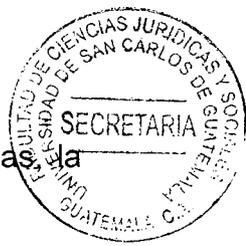
b) Por su origen

- Constitucionales; son aquellos órganos creados por la ley fundamental, por ejemplo: el concejo municipal, la procuraduría general de la nación, el ministerio público.

³ Porras Rodríguez, Lydia Stella. **Hacienda pública y administración pública**. pág. 33.



- Infra constitucionales; estos órganos son creados por leyes ordinarias y reglamentarias, por ejemplo; el registro nacional de las personas, el consejo nacional de adopciones.
- c) Por sus funciones
- Deliberativos, esta función se concentra en la toma de decisiones por parte del órgano administrativo, verbigracia; consejo superior universitario, consejo de ministros.
 - Consultivos; la función de este órgano se limita a asesorar y emitir dictámenes a través de los departamentos de asesoría legal en los procedimientos administrativos, sin embargo, los mismo no son vinculantes ya que no emiten declaración de voluntad sino una manifestación de juicio; por ejemplo, procuraduría general de la nación, las secretarías de estado.
 - De control; son los entes encargados de ejercer los mecanismos de control y fiscalización de las actuaciones de la administración pública o de los particulares; por ejemplo, la contraloría general de cuentas, la procuraduría de los derechos humanos, la superintendencia de bancos.
 - Ejecutivos; estos entes materializan y le dan cumplimiento a las decisiones administrativas, a través de la prestación de servicios públicos; por ejemplo, el



Instituto guatemalteco de seguridad social, el registro nacional de las personas, la policía nacional civil.

1.3.7. La competencia administrativa

“Es el conjunto de atribuciones y prerrogativas que la ley le otorga a los órganos administrativos, y que delimitan el servicio público que se presta. Las tres competencias reconocidas por la ley son la legislativa, la administrativa y la judicial.”⁴

“Estas facultades solo pueden ser otorgadas por la ley, no se pueden ampliar, ceder o trasladar y tienen carácter de irrenunciables e inderogables”⁵. A pesar de las características estipuladas anteriormente la ley reconoce dos casos en los cuales se puede ceder la competencia, siendo estos la delegación y la avocación; los cuales proceden solo cuando expresamente no se haya estipulado competencia exclusiva.

Surge la delegación cuando un órganos superior está autorizado para trasladar parte de su competencia a un órgano inferior, pero conservando siempre los poderes o facultades que derivan de la jerarquía. En cuanto a la avocación, es la acción por medio de la cual un órgano superior atrae para sí parte de la competencia de un órgano jerárquicamente inferior, avocándose el conocimiento y decisión de una cuestión.

1.5. Mecanismos de control

“Estos procedimientos son utilizados por los particulares o por la propia administración

⁴ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 72

⁵ **Ibíd.** Pág 89



pública con la finalidad de fiscalizar el fiel cumplimiento de los dos principios rectores de la actividad administrativa en las resoluciones y actos administrativos.”⁶

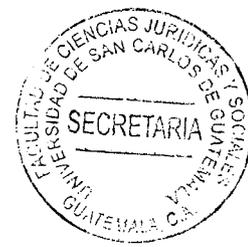
Existen diferentes tipos de controles, siendo éstos: el control interno es ejercido por el superior jerárquico sobre la labor que realizan los subordinados, a través del poder disciplinario. El control directo o externo es el realizado por los particulares a través de los diferentes recursos administrativos. El control judicial es el que se lleva a conocimiento ante los órganos jurisdiccionales.

El control constitucional, lo ejerce la corte de constitucionalidad para que los órganos no violenten preceptos y garantías de carácter constitucional. Control parlamentario es el que ejerce el congreso de la república a través de la interpelación, el control respecto a los derechos humanos realizado a través de la procuraduría de los derechos humanos y la comisión de los derechos humanos del congreso de la república, las cuales velan porque no se violenten los derechos fundamentales de los seres humanos. Control del gasto de los fondos públicos, realizado por la contraloría general de cuentas, cuya función técnica consiste en fiscalizar los ingresos y erogaciones de los recursos hacendarios de todos los órganos administrativos.

1.5.1 Los actos administrativos

Acto es toda declaración de voluntad emanada de un órgano administrativo, a través de una acción o a través de las diferentes resoluciones que emiten y que producen efectos

⁶ Cabanellas de Torres, Guillermo. **Op. Cit.** Pág. 72



jurídicos inmediatos entre los particulares y el Estado.

El acto administrativo debe emitirse de forma racional pasando por un proceso de análisis lógico-jurídico; debe ser concreto, es decir enfocado al asunto específico; tendrá que ser público, ya que debe ser del conocimiento de la persona a la que atañe el acto y a todos los que muestren interés en conocerlo; debe ser legítimo, producto del ejercicio de una función otorgada por la ley. Ejecutable, ya que al estar firme el acto procede su materialización o cumplimiento.

1.6 Los servicios públicos

Es aquel aglomerado de actividades que desarrolla el Estado a través de sus entidades en forma directa o indirecta, con la finalidad de satisfacer necesidades de carácter social a cambio del pago de impuestos, tasas y demás contribuciones a cargo de los usuarios.

"El servicio público puede definirse en dos sentidos: a) En sentido orgánico o formal, el servicio público se caracteriza por cierta organización o empresa regida por la administración. En la práctica, corresponde a los órganos o instituciones de interés general, colocados bajo la dirección de los gobernantes y destinados a satisfacer necesidades colectivas del público. La expresión servicio público en este sentido designa la organización o sea el aparato administrativo del servicio y el organismo que lo dirige. Este criterio es tan amplio que por ejemplo un hospital constituye un servicio público. b) En sentido material o funcional, el servicio público es la actividad considerada independientemente de la organización: no cualquier actividad sino la que busca

satisfacer una necesidad de interés general."⁷



1.6.1 Clases de servicios públicos

“Estos servicios son susceptibles de clasificación doctrinaria, siendo los siguientes:

- a) Por la titularidad del servicio; si el titular del servicio es el Estado, este será nacional; si por el contrario es prestado por el departamento o municipio será departamental o municipal. Estos titulares pueden prestar sus servicios de forma directa a través de la concesión o de forma indirecta por medio de sociedades.
- b) Por la necesidad de la prestación; pueden ser necesarios u obligatorios como la seguridad social que debe proporcionarse a la fuerza trabajadora y a sus beneficiarios; y voluntarios o facultativos, como el transporte público.
- c) Por el contenido de la prestación; esenciales, cuando la prestación es fundamental para el mantenimiento del Estado, por ejemplo el servicio de agua potable; y secundarios, cuando dependen de las necesidades de determinada comunidad, como el pavimento de una calle.
- d) Por la participación de los usuarios en las ventajas: generales o universales, cuando satisfacen necesidades de todo el grupo de administrados como la educación; y singulares cuando favorece a ciertos grupos de administrados como el alumbrado

⁷ Castillo Gonzalez, Jorge Mario. **Derecho Administrativo**. pág. 209

eléctrico.”⁸



En conclusión, el derecho administrativo es el encargado de velar por hacer valer los derechos de los ciudadanos de la República de Guatemala, es decir la administración pública; en otras palabras la municipalidad debe tener control de hacer justicia. Es decir, regula la organización, funcionamiento y actividades de la administración pública como complejo orgánico del Estado, el ejercicio de la función administrativa, y las relaciones del Estado con los ciudadanos.

⁸ Castillo Gonzalez, Jorge Mario. **Op. Cit.** pág. 220

CAPÍTULO II



2. Protección al usuario

Una de las instituciones importantes para proteger a los usuarios es la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor y suario, la cual fue creada como dependencia del Ministerio de Economía el 4 de septiembre de 1995, conforme el Artículo 1. del Acuerdo Gubernativo número 425-95.

Teniendo el Ministerio de Economía, como misión, ser la institución responsable de hacer cumplir el régimen jurídico, relativo al desarrollo de las actividades productivas no agropecuarias, del comercio interno y externo, a través de acceso a los mercados internacionales, elevando los índices de competitividad y el aumento de las importaciones y exportaciones.

Teniendo como visión, ser la institución que promueva una economía de libre comercio, que impulse el desarrollo económico sostenible en el país a largo plazo, que pueda posicionar a Guatemala como mejor destino para las inversiones nacionales y extranjeras, apoyando la competitividad de la micro, pequeña y mediana empresa, facilitando el acceso de la producción al mercado internacional y la protección al consumidor.

Y estableciendo entre sus objetivos estratégicos:



- a) Facilitar la inversión nacional y extranjera, a través del mejoramiento simplificación de los procedimientos registrales;
- b) Desarrollar el comercio interno, promoviendo la competencia a través de la eficiencia en los mercados de bienes y servicios;
- c) Promover las relaciones económicas y el desarrollo del comercio exterior e impulsar el perfeccionamiento de la integración económica regional;
- d) Facilitar el desarrollo competitivo de la micro, pequeña y mediana empresa;
- e) Educar e informar a los consumidores y usuarios, acerca de sus derechos y obligaciones.

Creo el reglamento que se encuentra contenido en el acuerdo ministerial número 250-95 del 10 de octubre de 1995, en donde explicita sus funciones y atribuciones, relacionadas con la asistencia a los consumidores en sus reclamos. Así también establece lo relativo a la información sobre las condiciones y buen uso de los productos, contribuyendo a minimizar la utilización de prácticas perjudiciales a los intereses económicos de los consumidores y otras. De esa manera, se inicia su fortalecimiento institucional.

Dados los cambios que implicó el mejoramiento y la modernización del marco jurídico de protección al consumidor y usuario, dentro de las corrientes mundiales enfocadas hacia la globalización y al manejo de una economía moderna en un ambiente de libre mercado y de competencia, el organismo ejecutivo elaboró y envió al organismo legislativo el proyecto de la ley vigente, considerando los enfoques que en forma moderna se tienen sobre la materia.



Dicho proyecto finalmente fue aprobado el 18 de febrero de 2003, mediante el Decreto 006-2003, que entró en vigencia el 26 de marzo del mismo año, proporcionando a la dirección de atención y asistencia al consumidor, nuevos instrumentos para hacer más eficiente la tutelaridad en la defensa de los consumidores y usuarios.

2.1. Definición

Es una dependencia administrativa del ministerio de economía, que tiene competencia en todo el territorio nacional, y es la responsable de aplicar la ley de protección al consumidor y usuario, contemplada en el Decreto 006-2003 y sus reglamentos, los cuales velan por el respeto y cumplimiento de los mismos, y su función está encaminada a lo siguiente;

- a) Promover, divulgar y defender los derechos de los consumidores y usuarios conforme lo establecido;
- b) Orientar, asistir e informar al consumidor en lo relativo a calidad, peso y demás características de los productos y servicios que constituyen la oferta del mercado;
- c) Propicia conciliaciones entre consumidores y prestadores de bienes y servicios a través del diálogo y respeto de sus derechos, fomentando entre ambos una cultura de paz

Esta institución no puede controlar los precios de los productos, en una economía de mercado libre, los mismos se establecen por medio de la oferta y de la demanda de bienes y servicios, siendo los consumidores y usuarios quienes tienen el derecho de



elegir lo que consideren que más les conviene, de acuerdo a sus preferencias e intereses personales. En el Decreto 6-2003, no se contemplan las atribuciones de intervención directa en servicios públicos de: luz, agua, teléfono, y otros por ser estos individualizados mensualmente, de acuerdo a las lecturas o controles que se llevan por cada residencia.

Esta ley tiene carácter supletorio, debido a que primero se tiene que acudir a los entes específicos, si estos no lo resuelven, puede intervenir la dirección de asistencia al consumidor y usuario, inicialmente como un medio de conciliación, luego si con este procedimiento no se logra, promoverá y trasladará el caso, ante el órgano superior competente.

2.2. Objetivos

- General

Asistir a los consumidores y usuarios, para que puedan ejercer sus derechos e intereses, en las relaciones comerciales, con los prestadores de servicios

- Específicos

a) Procurar que las relaciones entre prestadores de servicios y usuarios, se lleven a cabo, con apego a las leyes en materia de protección al consumidor;

b) Atender al consumidor y usuario, orientándolo en lo relacionado, a calidad, peso,

precio y demás característica de los productos existentes en el mercado;



- c) Informar y educar al consumidor sobre los productos a elegir.

2.2.1. Misión

Educar e informar a los consumidores y usuarios, acerca de sus derechos y obligaciones.

2.2.2. Visión

- a) Defensa del consumidor y usuario;
- b) Educación y orientación al consumidor o usuario;
- c) Recepción y trámite de quejas de los consumidores y usuarios;
- d) Verificación y vigilancia de los productos o servicios que ofrecen los proveedores o prestadores de servicios;
- e) Resolución de conflictos entre proveedores y consumidores y usuarios;
- f) Investigación y estudio específicos de productos o servicios;
- g) Apoyo técnico a las organizaciones de consumidores o usuarios, entre otras;
- h) Traslado del caso al órgano que corresponda, en caso que no este dentro de su competencia.

2.3. Derechos del consumidor y usuario

- a) La protección a la vida, salud, y seguridad en la adquisición, consumo y uso de



bienes y servicios;

- b) Libertad de elección del bien o servicio;
- c) La información veraz, suficiente, clara y oportuna sobre los bienes y servicios, indicando además si son nuevos, usados o reconstruidos, así como también sobre precios, características, calidades, contenido y riesgos que eventualmente pudieren presentarse;
- d) La reparación, indemnización, devolución del bien, del servicio o del dinero, también se puede aceptar el cambio del bien, por incumplimiento de lo convenido en la transacción y las disposiciones que regulan las leyes o por los vicios ocultos que pudieran surgir por la responsabilidad del proveedor o del prestador del servicio;
- e) La reposición del producto, o en su defecto, optar por la bonificación de su valor en la compra de otro, o bien exigir la devolución del dinero que se hay pagado en exceso, cuando la calidad del bien obtenido sea inferior, o la cantidad se menor a la anterior;
- f) Exigir la sostenibilidad de los precios con el que se oferte, promocióne, publicite o marque el producto, aun cuando ya halla vencido el tiempo de vigencia de la oferta del producto en el establecimiento comercial respectivo, si es que todavía cuenta con la etiqueta o rótulo que lo identificaba con menor valor;
- g) La devolución al proveedor de aquellos bienes que éste le haya enviado sin requerimiento previo. En este caso, el consumidor o usuario no está obligado a asumir responsabilidades ni ha efectuar pago alguno, salvo si se comprueba que ha aceptado expresamente el envío o entrega del bien o lo ha utilizado o consumido;
- h) Recibir educación sobre el consumo y uso adecuado de bienes o servicios que le permita conocer y ejercitar sus derechos y obligaciones;
- i) Utilizar el libro de quejas o el medio legalmente autorizado por la dirección de



atención y asistencia al consumidor y usuario, para dejar registro de su disconformidad con respecto a un bien adquirido o un servicio contratado;

2.4. Libro de quejas

Es el medio utilizado por el consumidor y el proveedor, como mecanismo para lograr una conciliación inmediata y para dejar constancia escrita. Este libro obligadamente tiene que estar en un lugar visible al público, y todo guatemalteco tiene derecho, de anotar en el mismo el motivo de su inconformidad. Será revisado el libro y se tomarán las quejas que serán trasladadas al departamento de servicios al consumidor, para su investigación y resolución por la vía administrativa, al no solucionarse por esta vía, se traslada al tribunal competente, para continuar con el proceso judicial que corresponda.

2.4.1. Uso del libro de quejas

- a) El consumidor solicita al proveedor, el libro de quejas, que debe estar debidamente autorizado y a la vista;
- b) El proveedor debe permitir, que en el libro respectivo, que el consumidor asiente su queja;
- c) La queja debe tener relación directa con una transacción de orden comercial o servicio adquirido, que haya realizado en el establecimiento
- d) El consumidor y el proveedor pueden utilizar este mecanismo para lograr una conciliación inmediata y dejar constancia en el libro, en el espacio de resolución de la queja;



- e) Si el proveedor, por el contrario no resuelve la queja en un plazo máximo de ocho días, el consumidor tiene el derecho de llamar al teléfono 1544 y hacerlo saber;
- f) La Dirección revisará el libro y tomará la queja que será trasladada, al departamento de servicios al consumidor, para su resolución por la vía administrativa;
- g) La institución se pondrá en contacto con el consumidor y el proveedor para resolver el proceso.
- h) Señor consumidor o usuario, por favor, no pretenda anotar reclamos injustos o de mala fe, no manche, no destruya, no averíe, no hurte, no maltrate el libro, porque le sirve para ayudar a solucionar sus posibles quejas, que van en beneficio propio y permite mejorar el servicio de la empresa.

2.5. Ley de Protección al Consumidor y Usuario

Esta ley está regulada en el Decreto 06-2003 del congreso de la República de Guatemala, dentro de sus considerandos establece

- a) Que Guatemala adquirió el compromiso de aplicar y cumplir las directrices para la protección del consumidor, aprobadas por la asamblea general de la organización de Naciones Unidas, mediante la resolución número 39 / 248 de 9 de abril de 1985, en las que se define el que hacer de los gobiernos, para la concreción de una efectiva protección y para salvaguardar los derechos e intereses legítimos de los consumidores;



- b) Que el régimen económico y social de la República de Guatemala, se funda en principios de justicia social y considerando que es obligación del Estado, promover el desarrollo económico y social de la nación, velando por la elevación del nivel de vida de todos los habitantes del país, además de procurando el bienestar de la familia;
- c) Que la dispersión de legislación vigente, que regula el sistema económico deviene ineficaz y en muchos casos es inoperante, contraria a los intereses de los consumidores o usuarios y no responde a las características de una economía de mercado, moderna, abierta y dinámica por lo que es necesario disponer de un marco legal que desarrolle y promueva en forma efectiva, los derechos y obligaciones de los consumidores y usuarios de manera equitativa en relación a los proveedores.”

2.6. Desprotección de consumidores respecto a los estacionamientos públicos

Esta ley se encuentra también regida por el reglamento correspondiente, contenida en el Acuerdo Gubernativo 777-2003, estableciendo lo siguientes.

El capítulo uno. Objeto de la ley tiene por objeto promover, divulgar y defender los derechos de los consumidores y usuarios, establecer las infracciones, sanciones y los procedimientos aplicables en dicha materia. Las normas de esta ley son tutelares de los consumidores y usuarios y constituyen un mínimo de derechos y garantías de carácter irrenunciable, de interés social y de orden público.



Ámbito de aplicación. Están sujetos a las disposiciones de esta ley todos los actos jurídicos que se realicen entre proveedores y consumidores y/o usuarios dentro del territorio nacional; se aplicará a todos los agentes económicos, se trate de personas naturales o jurídicas. Lo normado en leyes especiales, así como en los servicios públicos con legislación y cuya actuación sea controlada por los órganos que la misma contemple, se regirán por esas normas, aplicándose esta ley en forma supletoria.

Esta ley no será aplicable a los servicios personales prestados en virtud de una relación laboral, ni a los servicios profesionales o técnicos para cuyo ejercicio se requiera tener título facultativo. "Artículo 3. Definiciones. Para los efectos de esta ley se entenderá por

- a) Anunciante; proveedor que, mediante publicidad se propone ilustrar al público sobre la naturaleza, características, propiedades o atributos de los bienes o servicios cuya producción, intermediación o prestación constituyen el objeto de su actividad.
- b) Bienes. Son las cosas que por sus características pueden ser apropiables y enajenables.
- c) Consumidor. Persona individual o jurídica de carácter público o privado, nacional o extranjera, que en virtud de cualquier acto jurídico oneroso o por derecho establecido, adquiera, utilice o disfrute bienes de cualquier naturaleza.
- d) Contrato de Adhesión. Es aquel cuyas condiciones son establecidas en forma unilateralmente por el proveedor, sin que el consumidor o el usuario pueda discutir o modificar su contenido en el momento de contratar.



- e) Oferta. Práctica comercial transitoria, consistente en el ofrecimiento al público de bienes o servicios a precios más bajos que los habituales en el respectivo establecimiento.
- f) Promoción. Práctica comercial transitoria, cualquiera que sea la forma utilizada en su difusión, consistente en el ofrecimiento al público de bienes y/o servicios en condiciones más favorables que las habituales, con excepción de aquellas que impliquen una oferta.
- g) Proveedor. Persona Individual o jurídica de carácter público o privado, nacional o extranjera que en nombre propio o por cuenta ajena, con o sin ánimo de lucro, realice actividades de producción, fabricación, transformación, importación, construcción, distribución o comercialización de bienes o prestación de servicios a consumidores o usuarios en el territorio nacional y por las que cobre precio o tarifa.
- h) Publicidad. Comunicación que el proveedor dirige al público por cualquier medio, para informarlo y motivarlo a adquirir o contratar bienes o servicios.
- i) Servicio. Prestación destinada a satisfacer necesidades o intereses del consumidor o usuario y que se pone a disposición por el proveedor.
- j) Servicios Públicos. Los servicios de energía eléctrica, telefonía celular fija pública o domiciliar, telecomunicaciones en general, transmisiones de televisión en sus distintas formas, agua potable prestados en el domicilio o locales del consumidor o usuario, drenajes, recolección de desechos, transporte cualquiera otros servicios públicos que se prestan a usuarios o consumidores, por medio de empresas organizadas públicas o privadas para la prestación generalizada de estos servicios.



- k) Usuario. Persona individual o jurídica que adquiere a título oneroso o por derecho establecido legalmente, servicios prestados o suministrados por proveedores de carácter público o privado.
- l) Dirección. Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor, Dependencia Administrativa del Ministerio de Economía, la que podrá abreviar DIACO o denominarse la Dirección, para los efectos de la presente ley.”

A efecto de regular la estructura administrativa y el funcionamiento, de la dirección, como la unidad responsable de la aplicación de estas medidas y sanciones, fue creado el correspondiente reglamento.

Por lo anterior, cabe suponer que básicamente éste, se refiere a la forma en que esta funcionando la dirección de atención y asistencia al consumidor y usuario, más no de temas concretos de desprotección como el que se pretende analizar con el caso de los estacionamientos públicos o parqueos. Por lo que se hace un resumen del contenido de cada capítulo y sección de la ley.

Capítulo segundo. Protección de la vida, salud y seguridad en la adquisición de productos, consumo en el uso de bienes y servicios. Libertad de elección y contratación. Derecho a información veraz, suficiente, clara y oportuna. Así mismo, trata sobre la reparación, indemnización, devolución, cambio, reposición y sostenibilidad de precios, de los productos o servicios prestados.

En el caso de estacionamiento de vehículos en parqueos públicos, los proveedores del



servicio, no garantizan la reparación e indemnización por los daños que puedan ser causados a los automotores, incluso si se le solicita al usuario, que deja las llaves, por si hay necesidad de moverlo.

Sección primera. Libertad de constituirse en organizaciones o asociaciones, a quienes la ley le otorga personalidad jurídica, y determinados fines, siendo ampliamente desarrollados, pero en forma general y no específica. Además, señala las limitaciones de este tipo de organizaciones de consumidores o usuarios, como por ejemplo, tener fines de lucro, percibir ayudas, donaciones y subvenciones de los proveedores.

Se señalan también los derechos de los proveedores, así como sus obligaciones y prohibiciones y el uso del libro de quejas. A juicio del autor, solo representa para la sociedad un objeto, que se encuentra en los centros o establecimientos, y que regularmente la gente ignora de que se trata, para que sirve, como funciona, que efectos tiene, por lo que se torna ineficaz.

Sección segunda. Los derecho, obligaciones y prohibiciones de los proveedores, así como los requisitos que se deben tomar en cuenta en la presentación de los productos que se ofrecen al público; sin embargo en algunos establecimientos comerciales que se dedican a la importación de mercaderías, no cumplen con algunos de los requisitos que fueron establecidos en la norma respectiva, en cuanto a la presentación del producto, deja al consumidor en un impase, de si lo adquiere o no lo hace.

Capítulo tercero. En la sección primera; Lo que respecta a la información y publicidad



básicas relativa a las características de los bienes, servicios y productos; así como medidas, composiciones, peso, calidad, precio, instrucciones, riesgos de uso, garantía, fecha de fabricación y vencimiento; exhibición de precios, dentro de ello, se establece la prohibición de la publicidad engañosa, lo que respecta a los bienes deficientes usados o reconstruidos, y lo referente a las promociones ofertas o liquidaciones de temporadas.

En algunos comercios, especialmente de importadores de productos, no colocan las debidas instrucciones en español, expresan el valor en moneda extranjera, no colocan visible el precio de las mercaderías.

En algunos casos no dan garantía por los productos que ofrecen en el mercado, cuando hacen publicaciones donde muestran fotografías, usan el calificativo que los precios están desde tal cantidad. Colocan en las vitrinas publicidad engañosa, al indicar que todo está en liquidación, no estableciendo si es por cambio de temporada o por cierre del establecimiento. En las ofertas no se estipula plazo, si existe una devolución del bien, no aceptan devolver el dinero, ofreciendo a cambio, que se adquiera otro bien de mayor precio y que únicamente se de la diferencia.

Sección segunda. Normalización y metrología, para la verificación, control, certificación de calidad y el establecimiento científico de la prueba en la substanciación de los procedimientos. Las mediciones para la verificación de la calidad así como de la cantidad de los productos, se hacen por los medios comunes, no alcanzando el objetivo del mismo y sobre las sanciones que se imponen a los infractores, no se puede determinar si son la más adecuada, aunque se aplican las normas establecidas por el



organismo ejecutivo y los reglamentos técnicos que han emitido los demás ministerios del Estado. Los parqueos públicos son autorizados, aunque no cumplan con los requerimientos para tal fin, en la mayoría de ellos fueron casas derivadas, en las que afectan las estructuras, divisiones, pisos, desniveles.

Sección tercera. Lo que respecta a las operaciones de crédito, la documentación, los servicios públicos y la seguridad de los productos y servicios, los intereses, la protección contractual respecto a los contratos de adhesión.

En los precios tiene que indicarse la forma de pago, si es en efectivo, con tarjeta de débito o de crédito, si hay variación de precios, ya sea por incrementos o por descuentos, si no son compras al contado, que tasa de interés será la aplicada, cuál será el monto a pagar en cada período, que pasa si hay atraso en el pago, si se pueden dar abonos a capital. Se tiene que entregar la documentación que respalde la operación comercial realizada.

Sección cuarta. Establece la obligación en la prestación de servicios, su reparación, garantía y abandono de bienes. El proveedor está obligado a respetar las estipulaciones, de plazos, condiciones, modalidades, garantía por escrito, reservas, y demás que hallan sido publicadas o convenidas, si los bienes se han quedado para ser reparados, debe acordarse la fecha de entrega, y antes tiene que ser probado ante el consumidor, se tiene que indicar el tiempo que se tiene, para poder retirar el bien indicando, que sucederá si no se cumple con esa condición.



En los parqueos públicos cerrados, existe un horario establecido para el resguardo de los vehículos, pero no se indica que sucederá, sin el automotor no es retirado dentro de ese tiempo. Los proveedores del servicio deberían comprometerse a entregarlo en las condiciones que fue aceptado.

Sección quinta. Regula los servicios públicos, el precio estipulado por las leyes específicas. La dirección de atención y asistencia al consumidor y usuario, queda facultada para intervenir en el buen funcionamiento de los instrumentos de medición de energía, combustibles, comunicaciones, agua potable o cualquier otro similar, así mismo están obligadas a individualizar el servicio y enviar la factura del consumo, a la residencia del consumidor o empresa, indicando el detalle respectivo y la tarifa aplicada.

Son pocos los establecimientos comerciales que no están cumpliendo con lo regulado por la norma, sin embargo, como ilegal, se da el sistema de redondeo en el cobro de parqueos públicos, cobrando por media hora o fracción, una cantidad estipulada, variando la cantidad cobrada de acuerdo a la zona, al sector y a la estructura física del inmueble habilitado como parqueo de vehículos.

Sección sexta. La seguridad de los productos y servicios. Información de productos peligrosos para la vida, la salud o integridad física de los consumidores o usuarios o de los animales. La obligación del proveedor de informar de inmediato al mercado de consumo, cuando tenga conocimiento de la existencia de peligro o riesgo para la salud en el uso de un medicamento o producto, debiendo comunicarlos de inmediato al órgano estatal que corresponda. Todo producto alimenticio, bebidas o medicina, importado o



distribuido, que pueda incidir en la salud humana, deberá cumplir estrictamente con las normas contenidas en el Código de Salud.

Las regulaciones dictadas por las autoridades del ministerio de salud pública y asistencia social y del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación. la responsabilidad solidaria y los daños y perjuicios de quien incumpla las obligaciones consignadas en los artículos de esta sección e indemnizar por los daños y perjuicios por los hechos u omisiones.

Sección séptima. Se refiere a la protección contractual de los contratos de adhesión, a las cláusulas o estipulaciones que no produce efecto alguno en los contratos. A las características de lo indicado en ésta y en otras leyes sobre los contratos: a la forma, idioma, tamaño de papel, tamaño de letra y demás características legibles a simple vista.

A la interpretación de las cláusulas, copia del contrato de adhesión, derecho de registro. En los parqueos, la información sobre las condiciones de estacionamiento se dan a conocer, por carteles o plaquetas, con letras de un tamaño inadecuado, solo legibles a corta distancia. El cobro por estacionamiento, se incluye dentro de los contratos de adhesión, pues el servicio se adquiere sin poder llegar a estipular condiciones, ni precios. El pago se hace constar en los ticket, que al recibirlos los usuarios, automáticamente están aceptando las condiciones del mismo. Los proveedores no se hacen responsables de los daños, robos y por la seguridad de los automóviles y objetos que se encuentren dentro de los mismo.



Sin embargo, los usuarios y consumidores prefieren, a pesar de las circunstancias, dejar su vehículo en estos lugares, no por la seguridad que estos puedan brindar, sino por miedo, o bien por precaución, para evitar las remisiones que la empresa municipal de tránsito impone.

Capítulo cuarto. Sección primera; Creación de la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor y Usuario, determinando como funciona, quien la dirige, cuales son los métodos de solución de conflictos y sus respectivas atribuciones, entre las que se encuentran

- a) Velar por el respeto y cumplimiento de los consumidores o usuarios;
- b) Obligaciones de los proveedores;
- c) Aplicación de las medidas para propiciar la equidad y seguridad jurídica;
- d) Realizar programas de difusión y capacitación educativa;
- e) Iniciar la actuación administrativa en caso de presunta infracción;
- f) Celebrar convenios;
- g) Velar que la oferta de productos y servicios se enmarque en los principios que rigen la economía de mercado;
- h) Aplicar las sanciones administrativas;
- i) Registrar los contratos de adhesión cuando exista requerimiento de los proveedores.

Sección segunda. Se refiere al director, que es la autoridad administrativa superior, que actúa con absoluta independencia de criterio, con representación legal, su jerarquía, sus calidades, nombramiento, remoción, atribuciones; así como: del subdirector, consultores,



asesores.

Sección tercera. Régimen económico y financiero, del patrimonio, los fondos que se le asignen, los aportes, los bienes y las donaciones. Así como, de los ingresos provenientes de cobro y sanciones, que incrementan y que constituyan entradas privativas.

Sección cuarta. Control y fiscalización de las operaciones contables y financieras, así como la auditoría interna elegida directamente por el director de la institución, por lo que se considera que el auditor en sus funciones laborales, no puede actuar con independencia mental y no actúa imparcialmente sobre las atribuciones que le han sido asignadas.

Capítulo cinco. Funciones y programas de tutela. Al analizar este capítulo, a juicio de quien escribe, considera que si se regula algo fundamental, se debe hacer el análisis respectivo, por cuanto, dentro de los programas de tutela en el Artículo 66, se estipula en la literal g) que se refiere a estudios, formulación y planteamiento de sugerencias para la emisión de nuevas leyes o reformas a las mismas, para mejorar la defensa del consumidor o usuario, y es en ese sentido que debe considerarse que en virtud de no estar regulado, debe integrarse en una ley específica, en cuanto a el abuso, de que son objeto los usuarios de los estacionamientos públicos, o como comúnmente se les denomina parqueos.

Capítulo sexto. Regulan las infracciones y sanciones, y en este sentido conviene hacer



el análisis de que no existen delitos ni faltas, los legisladores cuidaron de que no se llegue más allá de una sentencia penal que pueda implicar prisión en caso de incumplimiento, por cuanto no se regulan, lo que si sucede en otras legislaciones, en donde evidentemente, el derecho de los consumidores o usuarios es mayormente protegido.

Capítulo séptimo, sección primera; indica como se regulan los procedimientos administrativos para la resolución de conflictos. La Dirección tendrá que actuar de oficio o por denuncia de los consumidores o usuarios agraviados, o de parte interesada. Se considera para la solución de conflictos el arbitraje de consumo, el procedimiento administrativo y el arreglo directo, otorgando permiso a los consumidores ante el proveedor para que pueda presentarse a las citaciones. Levantando las actas que correspondan.

Por el pago de parqueo de vehículos en estacionamientos públicos, los usuarios no hacen la denuncia, se dedican a protestar ante los empleados cobradores del servicio, en caso de daño mayor a los automóviles, aceptan las condiciones que se indican para el uso del mismo, y la no responsabilidad, por parte de los propietarios y empleados.

Sección segunda. Arreglo directo conciliatorio entre las partes, en la primera audiencia se nombra al conciliador, que buscará el arbitraje de consumo, el procedimiento administrativo y en donde se hace constar.

Sección tercera. Arbitraje de consumo, que se procede en la primera audiencia o en



cualquier momento, y si las partes se someten voluntariamente, deben formalizar el acuerdo, su trámite y demás cuestiones aplicables.

Sección cuarta. Procedimiento administrativo, quedando la dirección facultada para sancionar a los infractores basándose en los principios de celeridad, oralidad, equidad, informalidad y publicidad. Las partes podrán acudir en nombre propio o por medio de sus representantes legales, planteando las quejas. La dirección notificará, citará y dará audiencia a las partes, pudiendo declarar en rebeldía a quien corresponda, caso contrario, recibirá pruebas, nombrará al perito, impondrá impedimentos, emitirá dictámenes, dará resolución y publicará lo correspondiente.

Sección quinta. La Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor y Usuario es la encargada de aplicar las sanciones que correspondan, y prohibir que se imponga una doble tributación, determinar el destino de los fondos, e informar de la extinción de la responsabilidad y de la prescripción. Establece el trámite administrativo que se deba seguir, y si se comprueba que se ha cometido una infracción, o se determina la comisión de un delito, lo pondrá a disposición del ministerio público, para que continúe lo que corresponda.

En conclusión, se debe promover una sociedad justa mediante la defensa del derecho de los consumidores; particularmente de los grupos vulnerables; es decir enfatizar y empoderar a los consumidores o en este caso particular a los ciudadanos a usar el poder para eliminar abusos y promover prácticas sanas. Pero el objetivo primordial es que una institución del Estado pueda velar por los derechos de los ciudadanos en todas

las areas especificamente cuando estan en la vía pública.



CAPÍTULO III



3. Automóviles en la vía pública

Transcurrieron 132 años desde el traslado de la capital del país, desde 1773, cuando apareció el primer automóvil en las calles de la nueva Guatemala de la asunción, fue a finales del año de 1905, cuando sin existir la infraestructura adecuada para el funcionamiento de una nueva tecnología ya que la mayoría de las calles eran de tierra, o terracería, y la mayor parte de ellas eran demasiado angostas para la circulación de los nuevos medios de transporte.

En aquellos años las personas se movilizaban en carruajes halados por caballos o simplemente se conducían a caballo o a pie, por lo que mejorar las vías de circulación no se consideraba prioritario, ni se tenía contemplado que a un futuro cercano, el automóvil viniera a revolucionar la movilización de las personas. Sólo estaban empedradas las calles inmediatas a la plaza mayor, que constituía el centro de la vida cotidiana.

Los guatemaltecos solo estaban acostumbrados a ver carruajes o carretas haladas por caballos y mulas, cuando un día de finales de diciembre de 1905 llegó a Guatemala el primer artefacto al que llamaban coche, automóvil o carro, el cual sería mostrado a quienes llegaran frente al antiguo templo del calvario, actualmente la dieciocho calle.

Las personas no cabían de asombro ya que no comprendían como un aparato se podía mover solo, sin ser halado o empujado por ninguna persona o algún animal, además por



los extraños sonidos que salían de la máquina las personas se asustaban y creían que “era un invento diabólico”, fue en ese año que la tranquila vida de las personas en la Ciudad de Guatemala empezó a cambiar radicalmente ya que a partir de ese momento la nueva tecnología empezó a inundar las hasta ese entonces tranquilas calles de la ciudad.

El primer propietario de un automóvil en Guatemala fue Juan Irigoyen, quien acababa de regresar de los estados unidos en donde había terminado sus estudios y su automóvil era un vehículo marca Holsman del año 1903, producido en Chicago, Illinois, cuyas ruedas tenían la misma estructura y tamaño que las de los carruajes, razón por la que le llamaban “el carruaje sin caballos”.

Para el año 1907, la historia del automovilismo en Guatemala ya se empezaba a vislumbrar como algo con un futuro prometedor, ya que para ese entonces circulaban por las calles por lo menos diez automóviles y seis motocicletas, que hacían que la población se escandalizara por el caos que estos vehículos provocaban por el ruido tan fuerte que hacían y que asustaban a los caballos, volviéndolos incontrolables y muchas veces botaban a sus jinetes y en segundo lugar, porque consideraban que los automovilistas no tenían ninguna categoría.

El señor José Urruela, fue el primer agente distribuidor de vehículos en Guatemala, la demanda de los vehículos en la ciudad comenzó a ser mayor y rentable, pronto surgieron más distribuidores de diferentes marcas, así también las personas empezaron a adquirirlos, según relatan los historiadores, de 1908 a 1916. Un distribuidor de la



marca Buick, logró vender casi cien unidades, por lo anterior las calles de la ciudad se empezaron a congestionar, aun cuando no fueron diseñadas para ese tipo de vehículos, así también cada vez se veían menos carruajes y carretas y los automóviles empezaron a convertirse en un artículo cada vez más común y eso hizo que se convirtiera en un nuevo problema ya que no existía para ese entonces ninguna regulación para su circulación por las calles, por lo que autoridades de gobierno se vieron en la necesidad de organizar una comisión, presidida por el primer poseedor de un automóvil en Guatemala, el señor Juan Irigoyen, para que analizara y evaluara los riesgos de todos aquellos que poseían un automóvil y que quisieran manejar por la ciudad, para evitar que se produjeran accidentes y causaran molestias a los vecinos.

De conformidad con los datos recabados, la decisión de regular la circulación de automóviles la tomó el entonces presidente Manuel Estrada Cabrera, luego de que el mandatario viajara en su carruaje de lujo halado por caballos, al que se le llamaba Victoria y un automóvil se le acercó demasiado y asusto a los caballos, “las bestias comenzaron a relinchar a tal grado que tuvo que saltar para salvarse, pues casi le vuelcan el carruaje”⁹. Posteriormente al incidente causado por el automóvil, el Presidente Manuel Estrada Cabrera, para evitar accidentes o incidentes futuros prohibió que los automóviles ingresaran al centro de la ciudad, y los propietarios de los mismos debían dejarlos en las afueras, norma que empezó a generar los primeros problemas de estacionamiento.

Como se puede observar, en Guatemala la historia de los automóviles se va

⁹ *Ibíd.* Pág. 89



desarrollando tardíamente, pero a pasos agigantados ya que en cuestión de algunos años el número de vehículos se multiplicó y le ganó terreno a otros medios de transporte que hasta ese momento eran los únicos que existían, tales como carretas, carruajes, bicicletas, aún los caballos, medio que se volvió secundario y obsoleto, dándole paso a la nueva tecnología que día con día se iba modernizando, Sin embargo, en Guatemala se estaba creando un caos con el crecimiento del parque vehicular, lo que obligó a regular la circulación de vehículos y a clasificarlos lo que desembocó a promulgar el primer reglamento de tránsito de Guatemala.

3.1. Necesidad de regular el tráfico

A causa del incremento de automóviles en las calles de la ciudad y para evitar que los ruidos de los motores, las explosiones por lo poco afinado de los motores y las bocinas de los autos que asustaban a los caballos, el 12 de agosto de 1909, las autoridades de gobierno, auxiliados de las personas más versadas en conocimientos automovilísticos hasta esa fecha, redactaron el primer reglamento de tránsito de Guatemala.

Solamente para hacer más figurativa la ilustración del primer reglamento de tránsito, en uno de sus artículos literalmente expresa para poder circular un carro deberá obtener una licencia de la jefatura política, entre los requisitos estaban la aprobación de que reúne las condiciones de prudencia, discreción, seguridad y orden para manejar, refrenar y detener el vehículo o variarle dirección. La velocidad que se impondrá a los automóviles no excederá en ningún caso de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico. La velocidad se acortará donde



hubiere afluencia de carruajes y tranvías, en cuyo caso la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos.

Los cruceros de calles se anunciarán por medio de trompetas o timbres, lo mismo que donde haya aglomeración de gente. Los conductores de automóvil detendrán o moderarán la marcha si se observa que los animales de tiro o silla se asustan por su proximidad; como se puede dar cuenta, eran nociones básicas que no hacían referencia a los problemas que se suscitarían al poco tiempo cuando empezaron a mejorar las condiciones de los vehículos, ya que para ese entonces los conocimientos sobre los autos eran muy escasos y no se tenían en consideración las mejoras que los automóviles iban a sufrir, ya que en general el automovilismo se encontraba en estado muy prematuro y se empezaba a escribir la historia con relación a ese nuevo medio de transporte, además no se tenía conocimiento alguno ni referencia sobre legislación relacionada a vehículos por tratarse de una innovación muy moderna para ese entonces.

3.1.1. Ley de Tránsito

En un tiempo relativamente corto a la aparición de los automóviles, muchas personas en Guatemala ya poseían uno y las necesidades de legislación empezaron a crecer con nuevas demandas para controlar el flujo del tránsito; así también, la legislación empezó a evolucionar en lo referente al tema de la regulación del mismo, llegando al punto que con fecha 18 de diciembre de 1996, se promulga la actual Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala y con fecha 22 de mayo de 1998, el presidente de la república Álvaro Arzú Irigoyen, promulga su respectivo



reglamento, Acuerdo Gubernativo 273-98, en donde ya con cierto grado de conocimiento de la tecnología y con la participación de expertos se ha trabajado bajo estándares internacionales que hacen que la actual legislación tenga contemplada la necesidad del estacionamiento en la vía pública. Es importante destacar que dicho decreto contempla en sus considerandos lo siguiente, “Que es deber fundamental del Estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados con el mismo se concentran en las ciudades;” En el segundo considerando se menciona, “Que el Estado debe fortalecer las unidades que a nacional tienen la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación, regulación y control se refiere.

Con tal objetivo es, a la vez pertinente delegar o trasladar funciones en otros entes públicos y prever formas innovadoras que bajo el estricto cumplimiento de la ley, permitan al sector privado participar en actividades específicas de la administración del tránsito;” En el tercer considerando se contempla, “Que el crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos como por otras personas y actividades que dándole un destino diferente, contrario al uso común definido por la legislación ordinaria, atentan contra el interés social y el bien común; por lo que se hace necesario modernizar la legislación de tránsito, tanto para hacer frente a las necesidades actuales como para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado para el futuro.”

Los tres considerandos de la actual ley de tránsito, destacan como deber del Estado,



garantizar la seguridad y el bien común, garantías establecidas en los primeros artículos de la Constitución Política de la República de Guatemala; sin embargo, en el tercer considerando de la ley de tránsito hace mención del uso excesivo y descontrolado por personas y actividades que dándoles un destino diferente, contrario al uso común, atentan contra el interés social y el bien común.

Sobre el particular podemos encuadrar las actividades a las que se dedican las personas que “cuidan” automóviles, ya que éstas les dan un destino diferente a las vías públicas, contrario al uso común y al hacerlo atentan contra el interés social y el bien común y como lógica consecuencia violan los derechos humanos de las personas que hacen uso de las vías autorizadas para parqueo.

3.1.2. Reglamento de la Ley de Tránsito

El actual Reglamento de Tránsito es el Acuerdo Gubernativo número 273-98, de fecha 22 de mayo de 1998 y sustituyó el Acuerdo Gubernativo 499-97 del 2 de julio de 1997. Este reglamento contempla entre muchos de los problemas de actualidad que surgen en relación al tránsito actual, por lo que se puede decir que, es un reglamento bastante completo, sin embargo como sucede en cualquier normativa de cualquier país siempre quedan temas que no se consideran, como lo es el tema de los cuidadores de vehículos, que aunque desde hace mucho tiempo han existido, para las personas que se dedican a estas actividades, el problema como tal es reciente ya que es hasta estos tiempos que se ha agravado por su proliferación.

El actual reglamento de tránsito contiene un capítulo relacionado a la parada y al estacionamiento, en donde se especifica la forma y lugares en donde se puede estacionar. También se indican los lugares prohibidos para hacerlo y en su Artículo 151 menciona incluso que; “El régimen de parada y estacionamiento, será regulado por las municipalidades en las áreas urbanas. Las autoridades municipales adoptarán las medidas necesarias, evitando el entorpecimiento del tránsito...”

De lo anterior se puede establecer que la autoridad competente para regular el tema del estacionamiento en la vía pública dentro del centro histórico de la ciudad, es la Municipalidad de Guatemala a través de las autoridades competentes; el citado artículo continúa de la forma siguiente; “En ningún caso, las disposiciones municipales podrán oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión en relación con las normas del presente Reglamento.” Por lo que se puede entender las disposiciones municipales no deben ser contradictorias al reglamento de tránsito.

3.2. Entidades involucradas en el control del tránsito

“Como en cualquier otra ciudad del mundo, el tráfico debe estar regulado por autoridades específicas que se encarguen de manera efectiva del ordenamiento vehicular, ya que de lo contrario se desataría caos en el tránsito.”¹⁰. La Ciudad de Guatemala no es la excepción, y podemos darnos cuenta que afortunadamente las autoridades guatemaltecas han hecho lo posible para prestar un servicio satisfactorio para la mayor parte de los usuarios que cuentan con algún medio de transporte.

¹⁰ **Ibíd.** Pág 142



Así también cabe destacar que de conformidad con el Artículo 4 del Decreto 132-81 del congreso de la república, ley de tránsito, “Compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley, salvo lo dispuesto en los Artículos 8 y 9.”

Por su parte el Artículo 8 del mismo cuerpo legal señala lo siguiente, “El Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentra en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción”, de los artículos mencionados podemos ver claramente que la primera entidad relacionada con el tránsito en la Ciudad de Guatemala es el Departamento de Tránsito y por lo establecido en el Artículo 8 nos damos cuenta que en el caso particular de la Ciudad de Guatemala, la competencia de la administración de tránsito le fue trasladada a la Municipalidad de Guatemala, por lo tanto tenemos básicamente dos entidades relacionadas directamente con el tránsito que merecen ser mencionadas y analizadas.

3.2.1 Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil es una dependencia del ministerio de gobernación, está integrado por dependencias administrativas tales como jefatura, subjeftura, secretaría general, secciones, divisiones, unidades ejecutivas y delegaciones departamentales de tránsito, pudiendo



crearse o suprimirse dependencias mediante acuerdo del ministerio de gobernación si fuere necesario. La jefatura y subjefatura del departamento son nombrados por el ministro de gobernación a propuesta del director general de la policía nacional civil.

Dicho departamento tiene como competencia el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública de conformidad con la ley de tránsito y tiene las facultades siguientes

- 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 y disponer de ellos conforme a la misma;
- i) Aplicar las sanciones previstas en la ley de tránsito;
- j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y,
- k) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el ministerio de gobernación en materia de tránsito.

Es necesario mencionar que, la competencia de la administración de tránsito que tiene el



departamento de tránsito, puede ser trasladada a las municipalidades que se encuentren en condiciones de realizar dicha función de manera eficiente, para que las municipalidades puedan tener dicha competencia deben solicitarlo al ministerio de gobernación cumpliendo con una serie de requisitos contemplados en el Artículo 5 del Acuerdo Gubernativo número 273-98, Reglamento De Tránsito, siendo estos

- a) Solicitud escrita del alcalde municipal.
- b) Documento que compruebe la creación del juzgado de asuntos municipales de tránsito.
- c) Documento que compruebe la creación de la policía municipal de tránsito.
- d) Documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuente con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito, y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.

Una vez cumplidos los requisitos anteriormente mencionados, el departamento de tránsito emite dictamen, si este es favorable el ministerio de gobernación resolverá en un plazo de treinta días contados a partir de recibida la solicitud y si la resolución ministerial es favorable, el ministro de gobernación dispondrá la redacción del acuerdo gubernativo correspondiente.

3.3 Municipalidad de Guatemala

La Municipalidad de Guatemala tiene la competencia de la administración de tránsito y la ejerce a través de la entidad metropolitana reguladora de transporte y tránsito del



municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, conocida como entidad metropolitana reguladora de transporte y tránsito y sus áreas de influencia urbana; y es una entidad de la Municipalidad de Guatemala que vela por garantizar mejoras para la eficiente prestación de los diferentes servicios de transporte registrados, a través de un marco jurídico, legal y ético, defendiendo políticas de ordenamiento de tránsito, y promoviendo la educación vial.

Está enfocada con la visión de ser una institución profesional en la regulación de los diferentes medios de transporte utilizando tecnología avanzada y con personal altamente calificado, en virtud de lograr la prestación eficiente de los servicios a corto, mediano y largo plazo en la Ciudad de Guatemala, y con el objetivo de ejecutar políticas de ordenamiento del transporte y tránsito que permitan mejorar la circulación vehicular y la seguridad de la red vial en el área metropolitana. Cuenta con diferentes dependencias para poder mantener un mejor control de tránsito y las diferentes funciones que realiza, entre las más importantes relacionadas con el control de tránsito se encuentran la intendencia de tránsito y la policía municipal de tránsito.

3.3.1 Intendencia de Tránsito

La Intendencia de Tránsito que sirve de enlace entre las unidades operativas y el área administrativa de la policía municipal de tránsito, esto en función de que sean provistos los insumos necesarios para el buen cumplimiento de la labor de la institución. Además se enfoca en la supervisión del correcto cumplimiento de los planes operativos y así contribuir a una mejor circulación vehicular en el área metropolitana. Tiene como



funciones dirigir y orientar el tránsito de la ciudad capital, implementar operativos en función de órdenes emanadas del director general, ordenar y coordinar el tránsito en apoyo a eventos socioculturales y deportivos y apoyar a los centros educativos para lograr la seguridad vial.

La Intendencia de Tránsito funciona en relación estrecha con la policía municipal de tránsito como parte de un equipo funcional y se encarga de facilitar las herramientas necesarias para que las labores desempeñadas por la policía municipal de tránsito sean eficientes, la labor coordinada de estas dependencias es de suma importancia y se evidencia en gran manera porque a pesar de las fuertes críticas por parte de muchas personas inconformes, el sistema de control de tránsito de la Ciudad de Guatemala es ejemplo para varios municipios tanto del mismo departamento como de otros departamentos del interior del país que han solicitado apoyo para la modernización del control de tránsito.

3.3.2 Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito se caracteriza por ser la parte más visible de toda la estructura municipal relacionada con el ordenamiento vial, ya que frecuentemente se ven en la vía pública ejerciendo funciones de organización y control del tráfico, la policía municipal de tránsito se define como una Institución eminentemente de carácter civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman,



ejerciendo dirección y control en todo lo que respecta a realizar funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito, dentro del distrito municipal de Guatemala y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la ley y reglamento de tránsito.

Su visión es lograr que en el municipio de Guatemala, se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la policía municipal de tránsito. Sus funciones básicas son las siguientes

- a) Supervisar y regular el tránsito en la ciudad;
- b) Montaje de operativos varios. Como alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.
- c) Operativos de control de buses y taxis;
- d) Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos;
- e) Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio;
- f) Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía;
- g) Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la comuna.

La Policía Municipal de Tránsito cuenta con capacitaciones constantes y son egresados de una academia especializada llamada academia de la policía municipal y de tránsito, y cada agente debe regresar a la academia por lo menos dos veces al año con la finalidad de reforzar conocimientos, en primera instancia asisten a refuerzo académico los elementos de menor rendimiento y los grupos que en determinadas épocas del año



tienen una menor demanda de trabajo.

Desde hace ya más de quince años la Policía Municipal de Tránsito ha cumplido con una importante función para la Ciudad de Guatemala, sus habitantes y las personas que a diario se dirigen a sus lugares de trabajo o que se dirigen a las diferentes zonas capitalinas a realizar gestiones o trámites, ya que entre la visión de ésta institución esta facilitar el ordenamiento del tránsito vehicular y peatonal y promover la educación vial entre los vecinos y visitantes de la capital. Como se mencionó anteriormente, la labor de la policía municipal de tránsito ha sido ejemplar para otros municipios y de una manera tan efectiva que se ha solicitado el apoyo de varias municipalidades para que se capacite para poder modernizar la regulación del tránsito.

Las entidades anteriormente mencionadas, administrativamente pertenecen a otras que aunque su función principal no sea el control y vigilancia del tránsito, esta función la tienen como una parte de su que hacer, en el caso del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil, pertenece al ministerio de gobernación, y en el segundo caso, como lo es la policía municipal de tránsito, depende de la Municipalidad de Guatemala.

Dichas entidades aunque son muy importantes, no creemos que sea necesario mencionarlas para ampliar sus funciones ya que tanto el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito son como tales, las dependencias que específicamente se encargan del tema central que nos atañe, y las que de alguna manera deberían de encargarse del problema de la



regulación y el control del parqueo en la vía pública y deberían de encargarse de controlar o vigilar a las personas que se dedican a cobrar por la supuesta vigilancia de parqueo en la vía pública, sin embargo no hemos encontrado en ninguna de las dos entidades relacionadas ninguna respuesta para combatir el flagelo que representa este tipo de personas y hasta el día de hoy las personas que se dedican a esta supuesta labor informal como la llaman, sigue proliferando sin encontrar una solución eficiente por parte de las autoridades responsables.

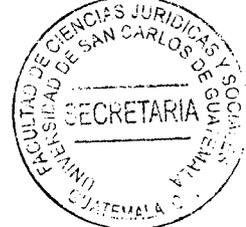
Un estudio más detallado de la forma en que puede llegar a manifestarse el delito dentro de la sociedad. Y puede considerarse como la piedra angular de la categorización de las infracciones penales debido a que la misma permite una división de estas en delitos y faltas, desprendiéndose posteriormente del concepto delito otras nuevas categorizaciones.

Muchas ciudades enfrentan el mismo problema con relación a este tipo de personas que cuidan vehículos en la vía pública, entre las ciudades que están tomando alguna medida relacionada a regular tal situación, se puede dar cuenta que se pretende establecer un control sobre las personas que se dedican a esta actividad ya que se tiene como presupuesto general, que no todas las personas que cuidan automóviles delinquen y se prevé autorizar al mayor número de personas honestas y trabajadoras para estas actividades.

En conclusión, obviamente en Guatemala, tiene una realidad muy diferente frente a un problema similar que afecta a muchas ciudades. Sin embargo, cada país se adapta a sus



normativas legales vigentes para poder establecer un control efectivo en la mejor forma posible y respetando sus preceptos constitucionales y dependiendo de las facultades que tienen sus diferentes entidades de gobierno para poder elaborar leyes, normativas, reglamentos u ordenanzas con carácter de obligatoriedad para poder atacar el flagelo objeto de estudio y de esa manera es que los diferentes países que han intentado regular el problema tienen diferentes soluciones adaptadas a sus necesidades y realidades.





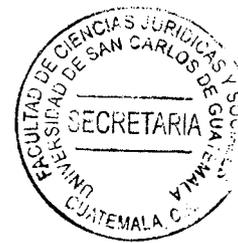
CAPÍTULO IV

4. Apoderamiento de bordillos y aceras para cobrar estacionamientos ilegales, vulnera el derecho al parqueo en áreas libres de la Ciudad de Guatemala

En la Constitución Política de la República de Guatemala, se encuentran las garantías que el guatemalteco goza y que el Estado debe proteger y garantizar al ciudadano, entre ellas se encuentran la libertad de acción y la libertad de locomoción, desafortunadamente dichas garantías se ven perturbadas por algunos malos ciudadanos que pretenden aprovecharse de las demás personas, este es el caso de muchos de los cuidadores de vehículos que se aprovechan de las personas que utilizan la vía pública, prohibiéndoles estacionarse en donde la ley se lo permite, cobrándoles por estacionarse en donde es gratuito, intimidándoles si se oponen hacerle el pago. Por lo que cualquier persona que viole los preceptos constitucionales debe ser sancionada de conformidad con la ley, ya que la Constitución Política de la República de Guatemala es la ley superior de nuestro país.

4.1. Desprotección de los usuarios respecto a los estacionamientos públicos

Resulta evidente de que los usuarios guatemaltecos, desde hace mucho tiempo y en la actualidad, se encuentran desprotegidos no solo institucional sino también legalmente en esta materia, y precisamente derivado de ello, es que se afrontan los siguientes problemas



a) El pago de tiempo real efectivo en los parqueos

Es de conocimiento de la población, que en Guatemala, ha sido una practica común el hecho de que en los estacionamientos tanto públicos como privados, no se paga el tiempo real, es decir, que existe un redondeo solapado del cual los usuarios guatemaltecos son víctimas y es motivo para que el comercio de los parqueos públicos se esté incrementando.

Debe, por lo tanto, existir la obligatoriedad para los servicios de estacionamientos que cobrar por minutos la estancia de los vehículos. De esta forma, se acabaría con ese sistema, es decir, con el actual cobro por hora o fracción.

Es evidente la desprotección en que se encuentran las personas que utilizan los parqueos de vehículos, por no regularse nada al respecto lo cual ha sido aprovechado por los dueños de los estacionamientos y por las disposiciones municipales que radica en el funcionamiento de los estacionamientos, y que de no frenar esta situación la problemática continuará, puesto que se ha investigado en el congreso de la república y se evidenció que no existe ninguna iniciativa de ley respecto de ello.

El objeto de la regulación en ese sentido, es el hecho de que los usuarios paguen, únicamente, por el tiempo real de uso del servicio. Por lo que se pretende dar mayor claridad a las modalidades de cálculo del precio y proteger de los abusos a que con frecuencia se han visto sometidos al tener que pagar por servicios no prestados.



b) El resguardo de los vehículos estacionados en los parqueos

Otra problemática que afrontan los usuarios, en el tema de los parqueos públicos, es el hecho de que los propietarios de éstos, no se responsabilizan por el daño o robo del vehículo u objetos que se encuentren dentro del mismo, por lo que se considera que quienes hacen uso del estacionamiento, se encuentran ante otro abuso, además, se paga el derecho al parqueo por determinado tiempo, para evitar que al automóvil le causen daño en la calle, se le imponga una remisión o se coloque un cepo y por otro lado, las municipalidades, para dar mayor fluidez al tránsito han prohibido el estacionamiento en determinados lugares.

Los prestadores de estos servicios, tendrían que adquirir un seguro que cubra todo mal que se le cause a los vehículos, por cuanto tienen determinada responsabilidad ante los usuarios. Es por ello, que se debe regular lo que corresponda, y tener por no puestos, los rótulos que indican que no se responsabilizan por el daño al vehículo y objetos que se encuentren en el interior del mismo, y se debe hacer responsable al usuario cuando se estacione por su cuenta y riesgo, por el mal que cause a otros automóviles, además no se debe aceptar el sistema de redondeo en el cobro del servicio.

c) La no emisión de facturas

En varios estacionamientos, no cuentan con facturas contables, regularmente son un ticket o formato que ha sido fotocopiado, y la numeración de los mismos lo hacen por medio de un instrumento numerador, que funciona con tinta de almohadilla.



Por la necesidad de los conductores, por la prisa que llevan, por el miedo a una infracción de tránsito, y por no encontrar lugar para estacionar el automóvil, lo ingresan a estos establecimientos, para poder tranquilamente realizar las diligencias sea ante instituciones públicas o privadas, y no piden el comprobante correspondiente, por considerar que el valor es poco, reciben cualquier papel que indique el control del tiempo. Esta circunstancia, también, ocasiona que se evadan impuestos al fisco y por lo tanto, tendría que intervenir la superintendencia de administración tributaria.

Los propietarios de los parqueos, saben que, cuando un conductor tenga la necesidad de desplazarse en el interior de la ciudad, se enfrenta al problema de donde aparcar su medio de transporte particular, incluso muchos empleados de los estacionamientos, le solicitan a los usuarios que dejen las llaves del mismo, porque hay veces que los tienen que movilizarlo, para hacer espacio para otros. Quien no quiera dejarlas, puede ser que un trayecto normal, se convierta en un verdadero problema y vea mermado su tiempo.

Al anterior hecho, se le suma el que este estacionamiento no siempre se realiza conforme a las normas adecuadas de ubicación y ampliación necesarias de los parqueos, porque en la mayoría de los casos, los propietarios han tenido que habilitar sus casas para que sirvan como parqueos, ya que efectivamente les resulta más rentable. Cabe señalar lo que sucede en los países europeos, en que los programas de inspección de aparcamientos funcionan con éxito.

4.2. Legislación nacional que regula los estacionamientos

Se hizo un análisis de la legislación nacional, que regula de manera específica lo relativo



a los estacionamientos, se encontró únicamente, el hecho de que las municipalidades tienen la facultad, de conformidad con el código municipal, de regular el transporte en sus municipios, y lo referente a los parqueos públicos o estacionamientos, la viabilidad, incluso, como es de conocimiento general, también se está incrementando en otros municipios lo relativo a las policías municipales de tránsito.

Este reglamento tiene también entre su objetivo, la ubicación de los parqueos y la relación con los espacios públicos, con el fin de minimizar, los problemas que causan al tránsito de paso sobre la vía pública afectada, definiendo lo que son las áreas de maniobra, entradas, espacio de acumulación, los espacios: no vehicular, público, privado, vehicular, estacionamientos, límite de propiedad; línea de bordillo, de fachada, plaza de aparcamiento, rampa, salida y transición.

Regula la ubicación dentro del espacio privado, las áreas de maniobra requeridas para las entradas y salidas de los vehículos, el número de plazas de aparcamiento requeridas, las fachada de estos establecimientos, áreas de carga y descarga, anchos mínimos, rampas, nivel de pavimentos, carriles de desaceleración, arborización existente para que sean autorizados los negocios, líneas de bordillos, estacionamiento sobre el espacio público, concesión de aceras, licencias de construcción, multas por incumplimiento, arbitrios por espacios públicos concesionados.

Este reglamento no especifica nada, con respeto a las responsabilidades de los prestadores del servicio de estacionamiento, ni con los derechos que asisten al usuarios del mismo.

4.3 Analisis del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98



El hecho de que exista un reglamento que regule las entradas, las salidas y las disposiciones de estacionamiento, en el municipio de Guatemala, no se contribuye en nada, a favor de los usuarios, ni resuelve la problemática que estos presentan a diario, puesto que a pesar de que existe este normativo, es de hacer notar que este no es conocido por la mayoría de guatemaltecos, quizás ni por los propios propietarios de dichos parqueos.

Se puede verificar, que siempre ha representado para los ciudadanos conductores, un dolor de cabeza, pues la falta de servicios adecuados y la delincuencia que impera los lleva a acudir a cientos de predios o casas que han sido habilitadas para estacionamientos que no sólo cobran caro, sino que no dan ningún tipo de garantía, al vehículo ni a su dueño.

Tanto expertos en el tema, así como, usuarios, incluso los diputados coinciden en la necesidad de regularlos, sin embargo, no existe a la fecha de hoy una iniciativa de ley al respecto.

La necesidad ha dado pauta a que particulares habiliten predios, bodegas o inmuebles que antes servían de viviendas. La razón es que ese es un negocio que podría llegar a generar unos Q 100 mil mensuales, en un área con capacidad para ubicar entre 60 y 80 carros. El negocio es muy beneficioso, ya que, además de necesitar poco personal, para su apertura no se tienen que cumplir mayores requisitos.

El Centro de Estudios Urbanos y Rurales ha señalado que las restricciones para estacionarse en la vía pública y la falta de parqueos municipales han contribuido a promover este negocio, sin establecer regulaciones.

Las cifras de cuántos parqueos hay en la capital varían según la fuente. El registro mercantil tiene inscritas cerca de mil empresas. El 40 por ciento que son aproximadamente 386, se concentra en la zona 1; le siguen la zona 9 con 131 y la zona 10 con 106. La comuna capitalina registra sólo 436. La diferencia, explican, se debe a que esa cantidad se refiere exclusivamente a predios que han sido convertidos en parqueos, mientras que la otra instancia ubica otro tipo de negocios que, además, ofrecen estacionamiento. La municipalidad no tiene un cálculo de cuántos espacios de esa naturaleza hay en la vía pública, pero en una cuadra de cien metros se pueden ubicar hasta 25 vehículos.

La policía municipal de tránsito, afirma que el criterio para permitir el aparcamiento en la vía pública dependerá de muchos factores, el que no obstruya entradas y salidas de emergencia, el grado de congestionamiento en las calles y avenidas provocadas por comercios y escuelas, entre otras actividades.

Por otro lado, una empresa, concesionaria de la comuna para la administración de parquímetros, estableció que tienen distribuidos mil 800 estacionamientos, tanto de vehículos como de motos, en toda la capital. El costo es de Q 3.00 la hora.

El pago por el servicio afecta al usuario debido a que el sistema de libre mercado del



país no permite establecer tarifas; sin embargo, el costo por hora varía, dependiendo de la zona; va desde seis hasta diez quetzales por hora, algunas plazas ofrecen el servicio por día, pero otros lo hacen por mes, pudiendo costar entre Q 350.00 y más mensualmente.

Un parqueo que se ubica en la 7a. avenida, zona 1, tiene capacidad para estacionar 80 vehículos, otro estacionamiento ubicado en la 8a. Avenida de la misma zona, puede aparcar unos 50 automotores, cada establecimiento, puede genera entre de Q 35 mil a Q 40 mil mensuales. Se ha dicho que este tipo de servicio, por su costo, puede ser similar a un alquiler de un local que se destina a otros fines, este problema responde a la falta de ordenamiento territorial, y que definitivamente esa circunstancia beneficia a los comerciantes de este servicio y perjudica a la gran mayoría que son los conductores.

Por otro lado, los ciudadanos que tienen vehículo y que necesiten utilizar este servicio, pues no pueden o no deben dejarlo en la vía pública, aunque que no les represente ningún costo; sin embargo, se arriesgan a no encontrarlo cuando regresen, o que la policía municipal de tránsito, le imponga una multa o le coloque un cepo. La situación no podría ser diferente, si se toma en consideración que se ha sabido, de que en los propios parqueos, se han robado los vehículos, y en otros casos, han sido objeto de rayones, portazos, robo de radios, retrovisores y hasta el vehículo, pues la mayoría de propietarios advierte que las personas se estacionan por su propia cuenta y riesgo.

Es alarmante la situación que ha reportado la sección contra el robo de vehículos de la Fiscalía Contra el Crimen Organizado del Ministerio Público, cuando a pesar de que no



llevan estadísticas de los hechos que ocurren en los parqueos, se afirma que del promedio de 600 casos que reciben mensualmente, 70 por ciento es por hurto cuando el vehículo estaba estacionado, ya sea en la vía pública o en algún estacionamiento públicos.

Los guatemaltecos, tiene conocimiento que existe la dirección de atención y asistencia al consumidor y usuario, y habiendo hecho las consultas correspondientes, se estableció que en el año dos mil seis, se recibieron cinco quejas por mal servicio en parqueos, pero sólo en uno de esos casos fue ratificada la denuncia, y se les multó por no tener el libro de quejas, circunstancia que hace presumir al autor, de que o bien, a pesar de que los usuarios consideran que es un abuso de los propietarios de estos estacionamientos, también, representa el hecho de que el monto que se paga por ese servicio es relativamente bajo por un lado, por el otro, se tienen conocimiento, del hecho de que los lugares, en los cuales se presentan denuncias, nunca los escuchan, tomando en cuenta en este caso, que la suma es relativamente poca, además, que muchos podrían entrar en la conformidad de que es un mal necesario.

En el caso de que muchos propietarios de este tipo de estacionamientos no extienden facturas, constituye otro factor por el cual pueden ser sancionados por la superintendencia de administración tributaria, de la cual, según información que proporcionara hizo un monitoreo en 244 estacionamientos, de enero a septiembre del 2007, de los cuales cerraron dos por no extender ese comprobante fiscal. Ahora bien, en el caso de los estacionamientos públicos, los usuarios presentar sus denuncias ante la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor y Usuario, pero presumen muchos



usuarios que la queja en ese sentido, nunca podría prosperar.

4.4. Cuidadores de automóviles

Luego de la aparición de los automóviles como una invención innovadora que vino a revolucionar la historia no solo de los medios de transporte sino de toda la humanidad, con el paso del tiempo se le hicieron modificaciones que cada vez superaron los modelos originales y eran susceptibles a mejorar con el avance de los conocimientos automotrices.

Así también, las vías de circulación tuvieron que cambiar y las reglas que se tenían que seguir en ellas para lograr la convivencia pacífica y armoniosa no solo con los demás conductores, sino de toda la colectividad en las ciudades, pero como la Ciudad de Guatemala no estaba planificada para dicho medio de transporte empezaron a surgir algunos problemas causados por los vehículos, ya que se daba el caso que no habían velocidades mínimas permitidas en las diferentes vías de circulación, no se habían delimitado los sentidos de circulación en las diferentes calles y que a pesar de que las calles eran angostas ya había surgido la necesidad de estacionamiento, puesto que al crecer la ciudad las personas que se dirigían a realizar compras o mandados a las principales zonas de comercio de la ciudad, en especial el centro histórico.

Ninguno de los comercios contaba con estacionamiento privado y los propietarios de vehículos se veían obligados a dejarlos estacionados a una considerable distancia de donde se dirigían, esto contribuyó al aumento de la delincuencia común la que iba en



aumento al mismo ritmo que crecía la necesidad de parqueo vehicular por lo que empezaron a surgir los denominados cuidadores de vehículos. No se tienen fechas históricas de su origen sin embargo se tienen datos que ya hacia finales de la década de los años sesenta habían personas que se dedicaban a cuidar los vehículos estacionados en algunas calles y avenidas de algunas zonas de la Ciudad de Guatemala, principalmente en el centro histórico que es la zona principal de estudio del presente trabajo de investigación.

Estas personas en sus orígenes se dedicaban a ayudar a los pilotos a estacionar sus automóviles, a cuidarlos y ofrecían lavar y encerar los mismos, cobrando por el lavado y encerado, no así por la supuesta vigilancia. En años posteriores el parque vehicular siguió aumentando, haciendo que el fenómeno de los cuidadores de vehículos también fuera en aumento, Sin embargo no era un problema significativo ya que los cuidadores de esa época se dedicaban realmente a cuidar los vehículos y también se dedicaban a otras tareas tales como lavar, lustrar y pulir los automóviles que eran las tareas por las que realmente cobraban y el cuidado de los carros era una función por la que únicamente se les daba propinas voluntarias por parte de los propietarios de los vehículos y normalmente los propietarios se estacionaban en la vía pública bajo su propia cuenta y riesgo.

A mediados de los años noventa, el fenómeno de los cuidadores de vehículos empezó a volverse un verdadero problema, ya que por diversas causas, tales como la migración de los departamentos, el desempleo, la vagancia, drogadicción y el alcoholismo, así como la falta de educación, las personas que no tenían otro medio de subsistencia principiaron



al negocio de los cuidadores de vehículos, los que fueron aumentando desmedidamente y también se produjo el fenómeno de obstaculizar algunos sitios permitidos para el estacionamiento que es como hasta ahora se sigue dando; sin embargo la zona el centro histórico sigue siendo una de las principales zonas afectadas por este flagelo ya que a pesar que existen parqueos o estacionamientos privados, la cantidad de estos no son suficientes para cubrir la demanda del parque vehicular que sigue en aumento desmedido año con año, obligando a los propietarios de los vehículos a hacer uso de las vías públicas en donde es permitido estacionarse. Sin embargo muchos de los sitios en donde está permitido el estacionamiento se ve copado por estas personas inescrupulosas que se adueñan de los lugares permitidos y cobran tarifas fijas que van desde los veinte quetzales por hacer uso de la vía pública.

En Guatemala se le conoce con la denominación de “cuidadores de automóviles”, o “cuida carros” a las personas que de alguna forma se dedican a esta actividad informal en forma ilegal. En relación a la vigilancia de automóviles en la vía pública, estas personas que simulan cuidar vehículos, si bien es cierto que no es su totalidad, muchas veces están vinculadas a actividades ilícitas, tales como robos, o vigilancia de personas para asaltos. Dicha actividad no se encuentra regulada ni vigilada por ninguna institución, por lo que se ha convertido en un gran problema para la sociedad guatemalteca.

En algunos países esta actividad ha sido prohibida y en otros países ha sido regulada, sin embargo en todos los países donde existe este tipo de personas son consideradas como un verdadero problema que debe de alguna manera controlarse. Normalmente



suelen encontrarse en las calles más transitadas y con mayor demanda de estacionamiento como las que rodean oficinas privadas, centros comerciales, hospitales, restaurantes, establecimientos de todo tipo, en oficinas públicas con gran afluencia de personas y en cualquier clase de eventos multitudinarios, ya sea de día o de noche, se encuentran también estas personas que hacen de la calle su *modus vivendi*, ya que fijan el precio del estacionamiento y determinan si uno está autorizado para estacionarse o no, obstaculizan los espacios autorizados para estacionarse con botes, conos, bancos o con cualquier objeto, sin dejar que nadie que no pague la tarifa que ellos mismos imponen, pueda estacionarse; cabe destacar que en este sentido, que el obstaculizar la vía pública está terminantemente prohibido por la ley, como lo señala la literal a) del Artículo 23 del Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Tránsito, que literalmente establece: “Vía Pública. La vía pública se utilizará única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, cuyos derechos se ejercerán conforme las disposiciones de esta ley y sus reglamentos.

Está terminantemente prohibido lo siguiente: a) Obstaculizar, cerrar o limitar transitoria o permanentemente la vía pública, en perjuicio de la circulación de personas y vehículos, salvo autorización previa y expresa de la autoridad; ...” por su parte el Acuerdo Gubernativo Número 273-98, Reglamento de Tránsito, menciona en su Artículo 41, “Se prohíbe tirar, depositar o abandonar sobre la vía pública, objetos o materias que obstaculicen la libre circulación, parada o estacionamiento; asimismo, ejecutar hechos que pongan en peligro la circulación o que deterioren la vía pública y sus inmediaciones...”, de conformidad con lo establecido en los artículos anteriores, nos podemos dar cuenta que las mismas autoridades muchas veces no cumplen con sus



funciones ya que en el Artículo 24 de la ley de tránsito se menciona: “Retiro de cosas, vehículos, materiales, propaganda u otros. La autoridad de tránsito está facultada para retirar de la vía pública cualquier cosa, vehículo, material, propaganda u otro que obstaculice la circulación de personas y vehículos y para trasladarla y depositarla, a costa del propietario, en los predios habilitados para tal efecto.”

Estas personas tienen diferentes estrategias para hacerse de las suyas frente a los incautos pilotos ya que en otras ocasiones no tapan los espacios, sino que dejan que las personas se estacionen y posteriormente se le acercan y las intimidan exigiéndoles el pago de la tarifa autoimpuesta advirtiéndole a las personas que si no pagan no se hacen responsables de lo que les pueda pasar a sus vehículos.

Es un negocio en el que no se invierte un solo centavo, no se pagan impuestos y se obtiene una buena ganancia, pues en los sectores donde abundan comercios de gran afluencia de personas, más aún en horario nocturno y los fines de semana, cuando abundan las actividades culturales, y estas personas ya tienen sus tarifas preestablecidas por vehículo, promediando una tarifa de 20 quetzales por cada carro que supuestamente cuidan y utilizando únicamente el espacio público donde normalmente es permitido el estacionamiento de conformidad con la ley y reglamento de tránsito, por lo que el dinero que captan por esa actividad es líquido, ya que no gastan en absolutamente nada, ni pagan impuesto alguno, además después de llenar los espacios disponibles y haber cobrado la tarifa a las personas, abandonan el área sin que presten servicio alguno de vigilancia, lo que redundaría en que dicho cobro es ilegal e injusto ya que cobran para la utilización del espacio público y por un servicio que no se presta, por



lo que en una actividad informal estas personas están superando el salario de muchas personas que tienen trabajos honestos y que pagan sus impuestos y aun así deben pagar a estas personas que se aprovechan de los demás para que le cuiden su carro mientras trabajan o se divierten.

4.5 Ilícitos cometidos por los cuidadores de automóviles

Las personas que se dedican a las actividades de cuidado de vehículos en la vía pública, específicamente en el centro histórico, afectan a los usuarios de las mismas de muchas maneras, afectando y vulnerando sus derechos y aún más, cometiendo ilícitos que están considerados como delitos en algunas leyes del país, quizás por ignorancia o desconocimiento, por la poca educación de las mismas personas infractoras, sin embargo de conformidad con el Artículo 3 de la ley del organismo judicial, “Contra la observancia de la ley no puede alegarse ignorancia, desuso, costumbre o práctica

4.5.1 Coacción

La coacción es la “Fuerza o violencia que se hace a una persona para obligarle a decir o ejecutar algo”¹¹. Y de conformidad con el Decreto 17- 73 del Congreso de la República de Guatemala, código penal, en su Artículo 214, tipifica la coacción de la siguiente manera, “Quien, sin estar legítimamente autorizado mediante procedimiento violento, intimidatorio o que en cualquier forma compela a otro, obligue a éste para que haga o deje de hacer lo que la ley no le prohíbe, efectúe o consienta lo que no quiere o que

¹¹ *Ibíd.* Pág. 72



tolere que otra persona lo haga, sea justo o no, será sancionado con prisión de meses a dos años.”

Por lo tanto al exigir que un individuo haga algo que la ley no le prohíbe, en este caso dar una determinada suma de dinero a cambio de nada, ya que la ley le permite estacionarse en los espacios destinados para el efecto, y si las personas que utilizan la vía pública se oponen, en ocasiones son intimidados por algunos cuidadores de vehículos, frente a tal situación no cabe la menor duda que los usuarios de la vía pública que desean estacionar sus automóviles en los lugares permitidos y se encuentren con una o varias de las personas que se dedican a estas actividades ilícitas, están siendo víctimas de coacción.

4.5.2. Extorsión

Es la “intimidación, fuerza o coacción moral que se ejerce sobre otra persona. Con el fin de obtener de la misma un desembolso pecuniario en su perjuicio”¹² . Bajo esta definición tenemos un elemento más, que es el ánimo de lucro, por lo que el Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, Código Penal lo tipifica de la siguiente manera, “Quien, para procurar un lucro injusto, para defraudarlo o exigirle cantidad de dinero alguna con violencia o bajo amenaza directa o encubierta, o por tercera persona y mediante cualquier medio de comunicación, obligue a otro a entregar dinero o bienes; igualmente cuando con violencia lo obligare a firmar, suscribir, otorgar, destruir o entregar algún documento, a contraer una obligación o a condonarla o a renunciar a

¹² Osorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág 82



algún derecho, será sancionado con prisión de seis (6) a doce (12) años incommutables. Bajo la perspectiva del código penal, existe la intención por parte de los cuidadores de vehículos de procurar un lucro injusto, ya que estos exigen una cantidad de dinero, haciendo bajo amenaza directa o encubierta que el usuario de la vía pública contraiga la obligación de aceptar sus supuestos servicios de cuidado de su vehículo, incluso renunciando a su libertad de locomoción cuando estas personas obstruyen la vía pública prohibiendo el estacionamiento en los lugares donde la ley si se lo permite, por lo que volvemos a observar que las actividades a las que se dedican los cuidadores de vehículos si son constitutivas de delitos.

4.5.3 Amenazas

A esto se refiere como “Atentado contra la libertad y seguridad de las personas. Como su nombre lo indica, consiste en dar a entender, con actos o palabras, que se quiere hacer mal a otro.”¹³ El Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, Código Penal lo tipifica de la siguiente manera: “Quien amenazare a otro con causar al mismo o a sus parientes dentro de los grados de ley, en su persona, honra o propiedad, un mal que constituya o no delito, será sancionado con prisión de seis meses a tres años”.

Regularmente, se puede escuchar que algunas personas que se dedican al cuidado de vehículos en la vía pública, mencionan a las personas que no quieren pagar por anticipado la tarifa auto impuesta, que le van a rayar el carro, y esto se puede ver en

¹³ **Ibíd.** Pág 17



innumerables ocasiones en las redes sociales o en diferentes artículos de los medios escritos, como los mencionados en este trabajo.

4.5.4 Daños

Es en “En sentido amplio, toda suerte de mal material o moral. Mas particularmente, el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro recibe la persona o en los bienes. El daño puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o causalidad entre el autor y el efecto. En principio, el daño doloso obliga al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposo suele llevar consigo tan solo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia.”¹⁴ En relación a las amenazas que hacen algunas personas que se dedican a cuidar carros en la vía pública, la mayoría de las veces estas amenazas se convierten en hechos reales, provocándole rayones en la pintura de los automóviles de las personas que no pagan la tarifa que estas personas exigen, ya sea en forma de venganza o simplemente por resentimiento, generándole al propietario del vehículo un alto costo económico en la reparación del mismo.

4.5.5 Robo

Esto refiere, “Estrictamente, el delito contra la propiedad consistente en el apoderamiento de una cosa mueble ajena, con ánimo de lucro, y empleando fuerza en

¹⁴ **Ibíd.** Pág 89



las cosas o violencia en las personas.”¹⁵ Con relación a este delito se puede mencionar que muchas personas son víctimas de los cuidacarros ante la negativa de pagar lo exigido arbitrariamente, cuando el propietario del vehículo regresa y encuentra un vidrio roto y no encuentra sus pertenencias. Insistimos que no son todas las personas que se dedican al cuidado de vehículos, las que cometen este tipo de hechos antisociales, sin embargo una gran mayoría de ellos si lo hacen, lo más común es escuchar o enterarse por los diferentes medios de comunicación o las redes sociales.

4.6 Repercusiones sociales a causa de los cuidadores de vehículos

Aparte de los problemas antes descritos la población en general tanto vecinos como peatones y automovilistas, sufren diariamente de diferentes clases de abusos por parte de los cuidadores de vehículos, tales situaciones afectan psicológica y moralmente a las personas, como por ejemplo el conductor que debe estacionar por alguna razón su automóvil en la vía pública vive el temor que los cuidadores de vehículos lo agreden verbal o físicamente al oponerse al pago de un supuesto servicio que, de ante mano, sabe que no va a recibir.

Las personas que viven o tienen que circular en ciertos sectores del centro histórico, temen al pasar en los lugares en donde se colocan algunos cuidadores de vehículos que consumen drogas o alcohol, ya que supuestamente se dedican al cuidado de vehículos, sin embargo solo lo hacen para la provisión de sus vicios. Hay también personas que evitan pasar por ciertos sectores del centro histórico por la contaminación que estas

¹⁵ *Ibíd.* Pág 194



personas causan, sea producto de su actividad, como podría ser el agua sucia por el lavado de vehículos en la vía pública, o por las necesidades fisiológicas a causa de la carencia de servicios sanitarios en la vía pública, algo que es muy común en los alrededores de los sectores donde estas personas se mantienen. Lo anteriormente mencionado solo son ejemplos de los diferentes problemas sociales que causan, entre ellos

4.6.1 Inseguridad

De lo anterior se puede establecer que muchas de las personas que viven en las cercanías de donde pernoctan grupos de indigentes que se dedican al cuidado de automóviles, viven con temor a ser víctima de abusos por parte de dichas personas que muchas veces abusan del licor o de drogas causando un ambiente de inseguridad en los sectores donde subsisten; pues no hay ningún programa que tienda a corregir el problema, por lo que el mismo, lejos de controlarse tiende a aumentar, y como en varias oportunidades se ha mencionado en el presente trabajo de investigación, no todas las personas que se dedican al cuidado de vehículos en la vía pública se dedican a delinquir o a consumir alcohol o drogas, sin embargo estos grupos de indigentes si lo hacen y son las personas que causan el problema de inseguridad en algunos sectores del centro histórico de la Ciudad de Guatemala. En conclusión, algunas personas que se dedican a la labor de cuidar vehículos en la vía pública la realizan honestamente, en tanto que otras se dedican a delinquir fingiendo cuidar vehículos, asociándose con delincuentes para afectar el patrimonio de las personas.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En algunos países el empoderamiento de aceras y bordillos ha sido prohibido y en otros ha sido regulada, sin embargo en todos donde existe este tipo de personas, son consideradas como un verdadero problema que debe de alguna manera controlarse. Normalmente suelen encontrarse en las calles más transitadas y con mayor demanda de estacionamiento, como las que rodean oficinas privadas, centros comerciales, hospitales, restaurantes, establecimientos de todo tipo, en oficinas públicas con gran afluencia de personas y en cualquier clase de eventos multitudinarios, ya sea de día o de noche, se encuentran también estas personas que hacen de la calle su *modus vivendi*, ya que fijan el precio del estacionamiento y determinan si uno está autorizado para estacionarse o no.

Obstaculizan los espacios autorizados para estacionarse con cubetas y botes rellenos con cemento, conos y/o bancos, sin dejar que nadie que no pague la tarifa que ellos mismos imponen, pueda estacionarse; se debe destacar que en ese sentido, obstaculizar la vía pública está terminantemente prohibido por la ley, como lo señala la literal a) del Artículo 23 del Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala.

La autoridad de tránsito está facultada para retirar de la vía pública cualquier objeto que obstaculice las aceras y bordillos; en virtud de lo cual se hace necesario que actúen, para evitar que el conductor de un vehículo que se rehúse a pagar, encuentre su automotor destruido a la redonda por un clavo que se incrustó con intención de hacer notar una inseguridad que ellos mismos provocan, con el afán de que sea en la próxima ocasión cuando requieran su supuesto servicio de vigilancia.





BIBLIOGRAFÍA

BARRIENTOS PELLECCER, César Ricardo. **Derecho y democracia. Anotaciones histórico-jurídicas.** Guatemala, Ediciones del Organismo Judicial. 1995.

CABANELLAS, Guillermo, **Diccionario enciclopédico de derecho usual**, Tomo II, Argentina, 12^a. edición, Editorial Heliasta S.R.L., 1979.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Medidas cautelares. Diccionario jurídico elemental.** Buenos Aires, Ed. heliasta s.r.l, 2008.

CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo, **Derecho administrativo I**, (s.e.), Ed. Estudiantil Fénix, Guatemala. 2001.

CASANOVAS Y LA ROSA, Oriol. **Prácticas de derecho internacional público.** Tercera ed. Ed. Tecnos, S.A. Madrid, España, 1981.

CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Constitución Política de la República de Guatemala. Comentarios, explicaciones, interpretación jurídica, documentos de apoyo, opiniones y sentencias de la Corte de Constitucionalidad.** Guatemala, Editorial Impresiones Gráficas, 2003.

CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario, **Derecho administrativo: Teoría general y procesal**, Guatemala, Ed. Impresiones Gráficas, (s.e.), 2012.

Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales, Buenos Aires, Argentina, Ed. Heliasta, trigésima edición; 2004,

Diccionario enciclopédico de derecho usual, Volumen VII, Buenos Aires, Argentina, Ed. Heliasta, vigésima quinta edición. 2001.

Diccionario jurídico, Buenos Aires, Argentina, Valletta Ediciones S.R.L., 2004, tercera edición; (s.f.).

DIEZ DE VELASCO, **Para un análisis sobre la competencia expresa y las inherentes**, (s.l.i.), (s.e.), (s.E.), 1994.



FIGUEROA PERDOMO, Claudia Lavinia y Daniel Ualdo Ramírez Gaitán, **Derecho registral I**, Guatemala, Ed. MR libros, segunda edición. 2011.

FIORINI, Bartolomé. **Manual de derecho administrativo**. Ed. Fracci, Roma, Italia sexta edición. 1992,

FLACSO, WSP INTERNACIONAL, IGEDEP. **Hacia una política de seguridad para la democracia**. Documentos finales. Guatemala, Magna Terra Editores. 2002

KELSEN, H. **Principios de derecho internacional público**, Buenos Aires, Argentina (s.e.), Ed. El Ateneo. (s.f.).

LARIOS OCHAITA, Carlos. **Derecho internacional público**. Sexta ed. 2001. Ed. F&G. Guatemala, 2001.

LOPEZ CORDERO, Guillermo. **Del contrato de mandato y la representación en general**. Guatemala, 1972

Ministerio Público. **Manual del fiscal**. Ciudad de Guatemala, Guatemala, (s.e.), (s.E.), 2001.

MINUGUA. **Informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la Verificación de los Acuerdos de Paz en Guatemala**. Guatemala, 2003.

MEZA DUARTE, Eric. **Manual de derecho administrativo**. Serviprensa, Guatemala primera edición. 2004,

MINUGUA y Policía Nacional Civil. **Normativa policial de Guatemala**. Tomo y Ley de la Policía Nacional Civil. (s.l.i.), (s.e.), (s.E.), (s.f.).

Organización de Naciones Unidas. **Código de conducta para funcionarios encargados de hacer cumplir la ley**. Guatemala, Ministerio de Gobernación. Programa de cultura democrática y derechos humanos, 1989.

OSSORIO, Manuel, **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. 36 edición, Argentina Buenos Aires, Ed. Heliasta, 2008



PEREIRA OROZCO, Alberto, Marcelo Pablo E. Richter. **La Constitución -su definición y aspectos generales relacionados al tema-**. 1ra. ed. Colección Generación Perdida, Guatemala, Guatemala: Ed. De Pereira, 2009.

PINEDA Sandoval, Melvin Arturo. **Fundamentos de derecho**. Cuarta edición. Ed. Serviprensa Centro América. Guatemala. 2002.

PORRAS RODRÍGUEZ, Lydia Stella. **Hacienda pública y administración pública de Guatemala**. 9a. ed. Guatemala, Guatemala, 1997.

SEPÚLVEDA, César, **Derecho internacional**. Ciudad de Guatemala, Guatemala. (s.e.), Ed. Porrúa. 1965

VARGAS BETANCOURTH, Jorge. **El juicio ejecutivo común en la legislación guatemalteca**. (s.e.), Ed. Serviprensa, Guatemala: 1985.

VARIOS AUTORES. **Diccionario de la lengua española**. Madrid, España, Real Academia Española. Editorial Espasa, 1992

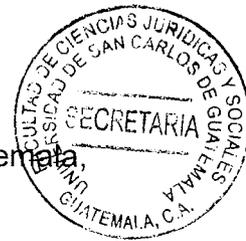
Legislación:

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

Código Civil, Decreto Ley Número 106

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

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



Código Tributario. Decreto número 6-91, Congreso de la República de Guatemala, 1991.

Ley de Arbitrio de Ornato Municipal. Decreto número 121-96, Congreso de la República de Guatemala, 1996.

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

Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo Número 273-98. Guafemala, 1998.