

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



**PROMOCIÓN DE MEDIDAS PUNITIVAS GARANTES DE LA SEGURIDAD VIAL
GUATEMALTECA**

ESTEFANI GABRIELA VELÁSQUEZ SANTOS

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2024

UNIVERSIDAD SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

**PROMOCIÓN DE MEDIDAS PUNITIVAS GARANTES DE LA SEGURIDAD VIAL
GUATEMALTECA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

ESTEFANI GABRIELA VELÁSQUEZ SANTOS

Previo a conferirsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, septiembre 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:	Br.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO:	Lic.	Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera fase:

Presidente:	Licda.	Damaris Gemalì Castellanos Navas
Secretario:	Licda.	Ana Marce Castro
Vocal:	Licda.	María Milagros Larios Valle

Segunda fase:

Presidente:	Lic.	Elder Armando Mendoza Samayoa
Secretario:	Lic.	Roberto Bautista
Vocal:	Lic.	Henry Estuardo González González

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



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



REPOSICIÓN

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala 22 de marzo de 2022.

Atentamente pase al (a) Profesional. BLANCA ESTELA MONTES TUX
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
ESTEFANI GABRIELA VELÁSQUEZ SANTOS, con carné 201218931,
 intitulado PROMOCIÓN DE MEDIDAS PUNITIVAS GARANTES DE LA SEGURIDAD VIAL
GUATEMALTECA

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 su tesis propuesto.

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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

Fecha de recepción 05 / 05 / 2023. f)


 Asesor (a)
 (Firma y Sello)

Blanca Estela Montes Tux
ABOGADA Y NOTARIA



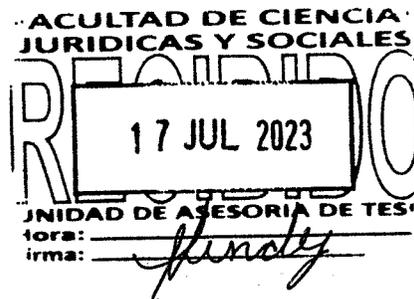
LICDA. BLANCA ESTELA MONTES TUX
ABOGADA Y NOTARIA
b.lan.quim@hotmail.com



Guatemala 05 de mayo del 2023

Doctor:

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



Distinguido Doctor Herrera:

Atentamente me dirijo a usted para darle cumplimiento a la providencia de fecha 22 de marzo 2022, por medio de la cual fui nombrada ASESORA de Tesis de la bachiller ESTEFANI GABRIELA VELÁSQUEZ SANTOS, titulada: "PROMOCIÓN DE MEDIDAS PUNITIVAS GARANTES DE LA SEGURIDAD VIAL GUATEMALTECA".

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.

6 avenida 0-60 zona 4, Oficina 210, Torre I
Centro Comercial zona 4
Cel. 3401-8889



LICDA. BLANCA ESTELA MONTES TUX
ABOGADA Y NOTARIA
b.lan.quim@hotmail.com

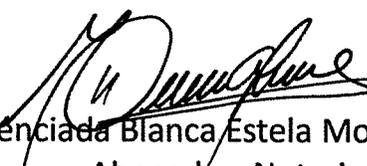
La redacción utilizada por la estudiante, es la correcta; apeándose a los requisitos de las normas mínimas establecidas en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, y del Examen General Público.

La contribución científica de las ciencias sociales, son las normas, principios, fuentes y doctrinas; en donde el 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 la bachiller ESTEFANI GABRIELA VELÁSQUEZ SANTOS. 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,


Licenciada Blanca Estela Montes Tux
Abogada y Notaria
Colegiada: No. 17671

Licda. Blanca Estela Montes Tux
ABOGADA Y NOTARIA

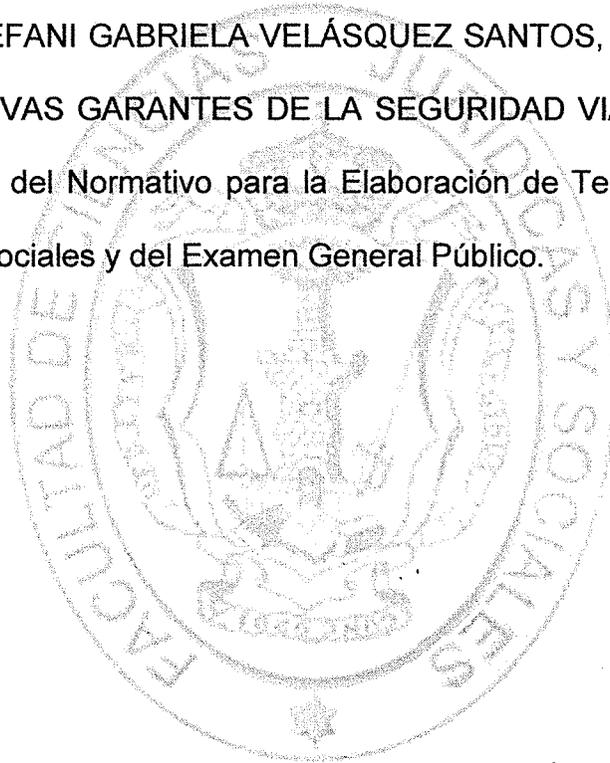
6 avenida 0-60 zona 4, Oficina 210, Torre I
Centro Comercial zona 4
Cel. 3401-8889



Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, veintiséis de septiembre de dos mil veintitrés.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante ESTEFANI GABRIELA VELÁSQUEZ SANTOS, titulado PROMOCIÓN DE MEDIDAS PUNITIVAS GARANTES DE LA SEGURIDAD VIAL GUATEMALTECA. 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/SAQO





DEDICATORIA

A DIOS:

Por ser fiel y un Padre Misericordioso, guiarme durante el transcurso de este tiempo y ser mi fuerza en los momentos de dificultad. Que este logro sea un reflejo de mi fé en ti y un testimonio de tu amor incondicional.

A MI MAMÁ:

Carla Santos Pinitu, mi querida madre, cuyo amor incondicional y sacrificio han sido mi mayor inspiración y motor en este viaje. Gracias por tu apoyo inquebrantable, tus palabras de aliento y tu firme creencia en mí, este logro es también tuyo por ser mi fuente de fuerza y motivación. Te dedico este triunfo.

A MI PAPÁ:

Edin Velasquez Marroquin, por el apoyo brindado, por su sacrificio, a quien también dedico este triunfo.

A LA PAREJA DE MI MAMA

Fredy Sarazúa, quien ha sido un pilar de apoyo y amor en nuestra familia. Esto también va dedicado a



usted por su cariño y compromiso con nuestro bienestar.

A MIS HERMANAS:

Maria Fernanda y Gabriela Lorena, me han apoyado en todo momento.

A TODOS MIS FAMILIARES:

A mis tíos, tías, primos, primas, abuelitos y a la memoria de las personas que ya no están físicamente conmigo pero cuyo legado y amor perduran en mi corazón, su ausencia es profundamente sentida en este momento de logro pero su influencia y apoyo continúan inspirándome.

A MIS AMIGOS:

En especial a Lilian, Marco, Josue, Vanessa, Jordana y Evelin, quienes con ánimo constante y risas compartidas han sido un pilar fundamental en mi vida y este viaje académico. Y a las personas no mencionadas pero igualmente valiosas quienes a través de sus experiencias compartidas han dejado una huella imborrable en mi vida, cada con su propia cualidad.



PRESENTACIÓN

El presente trabajo de investigación de tesis busca demostrar e indagar sobre la promoción de medidas punitivas que garanticen la seguridad vial en Guatemala. La investigación realizada es de tipo cualitativa, ya que se enfoca en evidenciar una problemática que involucra al sistema de seguridad vial y que afecta en gran medida a la sociedad en su conjunto.

Esta investigación utiliza como base el derecho administrativo y penal, al explorar la aplicación de las leyes y medidas punitivas en los casos de infracciones y accidentes de tránsito en Guatemala. La investigación se llevó a cabo en el departamento de Guatemala, municipio de Guatemala, abarcando el periodo desde el mes de abril de 2023 al mes de enero del año 2024.

El objetivo principal de esta investigación es analizar la promoción de medidas punitivas efectivas en Guatemala y su impacto en la mejora de la seguridad vial. El sujeto de investigación es el sistema de seguridad vial y justicia penal, que debe establecer políticas públicas para la aplicación efectiva de sanciones en casos de infracciones de tránsito y accidentes.

El aporte académico del presente trabajo de investigación de tesis consiste en aumentar la concienciación y sensibilización sobre la importancia de una seguridad vial eficiente y justa, demostrando que es posible mejorar la aplicación de medidas punitivas a casos de infracciones de tránsito en el país.



HIPÓTESIS

En la investigación realizada, hay que tomar como base el derecho penal, en cuanto a las medidas punitivas garantes de la seguridad vial guatemalteca, y la manera en que se desarrollan, en base a ello surge la siguiente hipótesis.

¿En el cumplimiento de las funciones de la Policía Municipal de Tránsito, cubren en su totalidad los programas sobre la seguridad vial en Guatemala?, ¿Las autoridades estatales a través de la Policía Nacional Civil toman las medidas punitivas adecuadas para el responsable de un hecho delictivo a causa de un accidente de tránsito vehicular?

El objetivo principal de esta investigación es analizar la promoción de medidas punitivas efectivas en Guatemala y su impacto en la mejora de la seguridad vial. El sujeto de investigación es el sistema de seguridad vial y justicia penal, que debe establecer políticas públicas para la aplicación efectiva de sanciones en casos de infracciones de tránsito y accidentes.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

La investigación se centró en demostrar que, la hipótesis planteada fue comprobada mediante la utilización de distintos métodos de investigación, siendo estos el método lógico, sintético, fichas bibliográficas para el análisis doctrinal y documental, y los métodos de investigación analítico y deductivo para el análisis conclusivo final de la investigación de tesis.

La investigación verificó de que la seguridad vial en Guatemala, no es implementada en todo el territorio nacional y que aún hace falta desarrollar los programas de educación vial para la población y así enseñarles las diferentes maneras de evitar los accidentes de tránsito, así como también a través de un estudio acerca de las medidas punitivas que sirven como garantes de la seguridad vial, se logró investigar que aún hace falta poder cumplir en su totalidad por parte de las autoridades e investigadores, que se apliquen las normas penales a los responsables de los accidentes de tránsito que de manera irresponsable los causaren.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Seguridad vial	1
1.1. Definición	8
1.2. Accidentes de tránsito.....	10
1.3. Causas de accidentes de tránsito	14
1.4. Prevención de accidentes de tránsito	18

CAPÍTULO II

2. Policía Municipal de Tránsito	21
2.1. Definición	25
2.2. Objetivos de la Policía Municipal de Tránsito	27
2.3. Funciones de la Policía Municipal de Tránsito	28
2.4. Programas de educación vial por parte de la Policía Municipal de Tránsito.....	31

CAPÍTULO III

3. Medidas punitivas	39
3.1. Definición.....	44
3.2. Promoción de medidas punitivas	45
3.3. Garantías de la seguridad.....	47



	Pág.
3.4. Infracciones y sanciones contra la seguridad vial	49
3.5. Ordenamiento jurídico penal	54

CAPÍTULO IV

4. Promoción de medidas punitivas garantes de la seguridad vial guatemalteca	57
4.1. Bien jurídico protegido	63
4.2. La vida e integridad de la persona	64
4.3. Forma mediata e inmediata de la seguridad de las personas.....	66
4.4. Supuestos delictivos	68
4.5. Similitudes entre los delitos culposos y delitos dolosos	75
 CONCLUSIÓN DISCURSIVA	 79
ANEXOS	81
BIBLIOGRAFÍA	87



INTRODUCCIÓN

En Guatemala, ocurren múltiples accidentes de tránsito por diversas causas produciendo muertes, lesiones corporales y destrucción de vehículos, algunas de las causas que provocan dichos accidentes es la velocidad, el manejar en estado de ebriedad, desperfectos mecánicos y el desconocimiento en algunas oportunidades de las carreteras, entre otros.

El objetivo principal de esta investigación es analizar la promoción de medidas punitivas efectivas en Guatemala y su impacto en la mejora de la seguridad vial. El sujeto de investigación es el sistema de seguridad vial y justicia penal, que debe establecer políticas públicas para la aplicación efectiva de sanciones en casos de infracciones de tránsito y accidentes.

Los accidentes de tránsito se provocan o son provocados siempre por el ser humano afectando en algunas oportunidades a los peatones que sin ir conduciendo sufren consecuencias dañinas para la salud, trabajo y su familia.

La falta de un programa permanente en educación vial, también es una causa que genera en Guatemala que se provoquen accidentes de tránsito terrestre, tomando en consideración, que los peatones están expuestos a la negligencia o imprudencia de los pilotos automovilistas.

En Guatemala existe, normativas jurídicas tendientes a la regulación del tránsito, para lo cual la Ley de Tránsito contenida en el Decreto número 132-96 y el Reglamento de la Ley de Tránsito contenida en el Acuerdo Gubernativo 259-2002 que son las normativas jurídicas aplicables a la regularización y prevención de accidentes de tránsito.

Como consecuencia de los múltiples daños ocasionados por la diversidad de accidentes de tránsito ocurridos en Guatemala, es necesario que las autoridades municipales implementen una serie de programas en educación vial para que los vecinos de dicha



comunidad transportistas y propietarios de vehículos puedan conocer las ventajas de una educación vehicular y sobre todo peatonal, con el propósito de minimizar los accidentes de tránsito.

La investigación se centró en demostrar que, la hipótesis planteada fue comprobada mediante la utilización de distintos métodos de investigación, siendo estos el método lógico, sintético, fichas bibliográficas para el análisis doctrinal y documental, y los métodos de investigación analítico y deductivo para el análisis conclusivo final de la investigación de tesis.

Este presente trabajo de estudio se divide en cuatro capítulos los cuales se desglosan de la siguiente manera, el Capítulo I analiza a la Seguridad Vial, se define la seguridad vial y se analizan las causas principales de los accidentes de tránsito, como la impericia, imprudencia y consumo de alcohol. Se propone la prevención mediante educación vial.

El Capítulo II analiza a la Policía Municipal de Tránsito, se describe la función de la Policía Municipal de Tránsito en la regulación y educación vial, destacando su papel en la promoción de conductas seguras en las vías públicas.

El Capítulo III analiza las medidas punitivas, se explora el uso de medidas punitivas para garantizar la seguridad vial, detallando las infracciones, sanciones y el marco legal que las respalda.

Finalmente, el Capítulo IV trata lo referente a la Promoción de Medidas Punitivas, se enfoca en la necesidad de aplicar medidas punitivas específicas para proteger la vida y la integridad en las vías guatemaltecas, discutiendo casos delictivos y la diferencia entre delitos culposos y dolosos.

También se examinan los supuestos delictivos relacionados con el tránsito y las similitudes entre delitos culposos y dolosos, enfatizando la necesidad de un enfoque integral y riguroso en la aplicación de sanciones para mejorar la seguridad vial.



CAPÍTULO I

1. Seguridad vial

La seguridad puede ser de diferentes formas ya que es una palabra que conlleva más bagaje de lo que una definición puede establecer, porque más allá del significado etimológico, la seguridad es un tema que puede analizarse desde el plano subjetivo, ya que lo que es seguridad para un individuo de un país de vías de desarrollo, por ejemplo, no lo va a ser para una persona de un país desarrollado, así como tampoco será lo mismo para el Estado en la programación de su agenda de gobierno, por mencionar algunas.

El término de seguridad es jurídica ya que conlleva el respeto a lo que implica el Estado de derecho, ya que la norma jurídica y las instituciones estatales deben de ir revestidas de un sentimiento de perpetuidad o permanencia y legitimidad, que conlleva el respeto a las mismas.

Dentro de las nociones generales la palabra vía es un término al cual se le han acuñado numerosos sinónimos, como por ejemplo, calle, rúa, sendero, alameda, avenida, paseo, vereda, por mencionar algunos; aunque, con el paso del tiempo, se les ha ido dando una definición propia. Se entiende por vía, avenida, camino, calle o cualquier sitio donde exista paso libre al público.

Situando a la palabra vía en el contexto apropiado, inclusive el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española tiene distintas acepciones al término, como por



ejemplo: “camino por donde se transita; espacio que hay entre los carriles que señalan las ruedas de los carruajes; el mismo carril; calzada construida para la circulación rodada.”¹

Con lo cual se puede visualizar la problemática anteriormente mencionada; pero para efectos de la presente investigación, se tomará la primera acepción, la cual es “camino por donde se transita”.²

Las primeras vías eran eminentemente peatonales, y no tenían finalidad específica alguna, o sea, no tenían un destino, ya que los grupos humanos aún no se asentaban en lugares específicos, viviendo en el nomadismo, porque lo que los caminos o vías, eran únicamente espacios físicos donde alguna vez transitó una o varias personas con la finalidad de encontrar alimento o un lugar para habitar temporalmente.

En Guatemala, fueron los mayas lo que iniciaron lo que podría considerarse como las primeras obras de infraestructura vial; ya que fue debido al florecimiento comercial, que la necesidad de crear rutas comerciales se intensificó en el área; ya que el mismo no fue exclusivamente interno, si no que interactuaron con otras regiones, con productos que no producían ellos mismos.

En lo que respecta a las carreteras como las conocemos hoy en día, dicha carreteras comenzaron en la administración de Jorge Ubico, específicamente en el año de 1938,

¹ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Pág. 1401

² *Ibíd.* Pág. 1541.



consistiendo en el tramo entre Guatemala y Amatitlán. También durante la misma administración, se construyeron tramos como los existentes entre Asunción Mita y San Cristóbal, localizado en la frontera con El Salvador, así como también el puente Tamazulapa de 132 metros de longitud y 5.30 metros de ancho.

Otro aspecto relevante, fue la construcción de la carretera que comunicaba al país con el departamento de Petén, tramo cuyo inicio es en la aldea La Ruidosa, y concluyendo la misma en San Benito, pueblo localizado a orillas del lago Petén Itza.

Es con la invención de la rueda, que inicia la seguridad vial realmente; el cual es un invento importantísimo en la historia de la humanidad. La rueda se cree que aparece por el año 4,000 antes de Cristo, invento que se le atribuye a los Sumerios. Pero ésta se utilizó en numerosos inventos, siendo fundamental la presencia de la rueda, en cualquiera de sus formas y usos. Inclusive, la Revolución Industrial le debe en buena parte mérito a la misma, ya que es difícil imaginar un sistema mecanizado que no incluya la presencia de la rueda.

Con la rueda, que se empiezan a crear medios de transporte, que transportaban tanto carga como humanos, ya sea de tracción humana o animal. Y es así, de manera breve, que inicia la necesidad de regular lo relativo a la seguridad vial por la falta de un ordenamiento vial, y vías para circular. Además, con este invento, se cambia radicalmente el destino, tanto económico como social de los pueblos en general.

En lo que respecta a las señales de tránsito, el imperio Romano fue precursor en la

temática. Como lo establece el Dr. Luis Montoro González, “las primeras señales ya las encontramos en la antigua Roma, donde existieron muchas, muy inteligentemente pensadas, claras precursoras de las señales verticales y horizontales actuales, la dirección prohibida -por ejemplo- consistía en un palo que se introducía en un orificio, a la entrada de una calle, y que se cambiaba de zona en función del tráfico existente, lo que es un anticipo de la señalización electrónica-móvil actual.

Aún en el imperio romano, el congestionamiento vial fue tratado promoviendo la peatonalización como solución a la misma; solución que muchas urbes actualmente están promoviendo. Dentro de las soluciones estaban el volver peatonales ciertas rutas, dejando la circulación de carruajes únicamente por las noches.

Como dato interesante acerca de la normativa anterior, cabe resaltar que la población en general se quejó acerca de las ruidosas carrozas o carruajes que no permitían a la población conciliar el sueño, tema que inclusive llegó a tratarse en el senado romano. También existen antecedentes históricos en lo que respecta a las sanciones para aquellos conductores que violaran las disposiciones en materia vial.

Como se ha podido analizar, la seguridad vial ha existido desde hace muchos años atrás alrededor del mundo, específicamente desde los albores del derecho que regula la materia. Guatemala, tampoco es ajena a la suscitación de la necesidad de regular el tema en cuestión. A lo largo de la historia del país, la seguridad vial ha ido evolucionando con el transcurso de los años. Fue en el año de 1849 en la que el Ministerio de Gobernación de la época decretó la creación de un impuesto para los carruajes, que eran un medio de



transporte únicamente accesible para las clases altas, ya que la mayoría de calles eran peatonales.

Luego, ya por el año de 1911, específicamente el 20 de abril, la Policía Nacional, publica una revista, en la cual da a conocer lo que pudiera considerarse como el primer reglamento para la circulación de vehículos en Guatemala. Como tema relevante y novedoso, se reguló lo relativo a la obtención del permiso de conducir, llamado en la actualidad licencia de conducir.

Pero dicho permiso no se obtenía de la manera en la cual se obtiene actualmente, donde la persona, a groso modo, debe aprobar un examen de aptitudes, que evalúa tanto las aptitudes físicas, como lo es el examen de la vista obligatorio en la emisión de la primera, como en la renovación de la misma, así como también las aptitudes teóricas y prácticas de la persona que desea obtener el permiso; ya que en esa época, dicha publicación establecía que para la obtención del mismo, se necesitaría la autorización previa de la Jefatura Política, previo informe de un ingeniero, en el cual establecería circunstancia muy distintas a las que en la actualidad se evalúan, como por ejemplo, emitiría opinión acerca de las condiciones de prudencia, que se entiende como, según la Real Academia de la Lengua Española: “una de las cuatro virtudes cardinales, que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o huir de ello así como también acerca de las aptitudes, teóricas como prácticas del solicitante, y también su orden al manejar, siendo este último criterio totalmente discrecional al ingeniero en cuestión.”³

³ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. **Op. Cit.** Pág.1685.



Posteriormente, exactamente el 4 de junio de 1927, se publicó en el Diario Oficial, el “Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional”, el cual tenía un contenido eminentemente social, y dirigido a la seguridad de las personas por las vías de circulación, pudiendo ser este un antecedente directo de la seguridad vial en Guatemala; ya que en dicho cuerpo legal se regula medidas para garantizar la seguridad y los intereses de los mismos, así como también la conservación de la calles y caminos transitables; regulaba también, cuestiones referentes al ornato para capitalización y mejoramiento de las vías de comunicación.

La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:

- Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito.
- Proteger la integridad de las personas y sus bienes.
- Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicula.
- Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre.
- Prevenir y controlar la contaminación ambiental.
- Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito.



- Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación.
- Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito.
- Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores.
- Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización.
- Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables.
- Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías.

Los delitos de tránsito son sucesos derivados de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte. Aquí por tanto,

encontramos una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

Hasta aquí la conceptualización jurídica del accidente de tránsito bajo la referencia de seguridad vial; ya desde el punto de vista social, éste constituye una lacra que destruye, que mina a un país; que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su labor social.

1.1. Definición

Luego de investigar y conocer los antecedentes históricos de la seguridad vial, se procederá a proporcionar distintas definiciones acerca de lo que es la misma, para poder terminar de entender en qué consiste.

La seguridad se puede definir como: “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito.”⁴

Otra definición de la seguridad vial podría definirse como el cumplimiento de las acciones y mecanismos por parte de las personas que circulan por la vía pública, al momento de interactuar con los demás usuarios, previniendo así los accidentes de tránsito desde un

⁴ <http://www.binasss.sa.cr/adolescencia/todas/Seguridad%20vial.pdf>. (Guatemala 2 de mayo del 2023)



enfoque multidisciplinario, de lo cual se extrae la importancia de la palabra prevenir como elemento más relevante, ya que la prevención de los accidentes, que conllevan una alta tasa de mortalidad a nivel mundial, pueden ser reducidos mediante el conocimiento de las técnicas de manejo defensivo y de las disposiciones legales.

Los factores que interactúan en un accidente de tránsito son el humano, el ambiental y el mecánico, siendo dos de los tres factores totalmente previsibles, como lo son el factor humano y mecánico. También resalta la importancia de la normativa en materia vial, que cobra importancia cuando lo que éstas defienden son principios constitucionales como la seguridad de los habitantes de la república, así como también el derecho a la vida.

La vía pública como tal, es un espacio de convivencia social, donde convergen derechos y obligaciones, las cuales deben ser respetadas por todos: "Un ejemplo de un acto respetuoso en la vía pública es la cortesía, como por ejemplo, dar vía o no bloquear intersecciones".⁵

La seguridad vial es, como se ha estudiado anteriormente, bastante compleja y conlleva una serie de comportamientos, tanto humanos, técnicos, mecánicos como estatales, que conducen a la obtención de la misma.

Se divide en tres grandes grupos, seguridad vial activa o primaria, la cual se divide en humana, vehicular y vial; seguridad vial pasiva o secundaria y seguridad vial terciaria; tomando en cuenta de manera importante y relevante la seguridad vial activa o primaria, de forma general, es un conjunto de acciones que se realizan desde la actividad humana,

⁵ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. **Ob. Cit.** Pág. 1783.



y la existencia de elementos mecánicos en los vehículos, que: “pueden accionarse preventivamente para intentar evitar los accidentes de tráfico, y que requieren la intervención de la voluntad humana para que el resultado pretendido sea lo más favorable posible”.⁶

La seguridad vial también es pasiva, ya que surge al momento de haber ocurrido el accidente de tránsito, por lo que su razón de ser es realmente minimizar o reducir las consecuencias de los accidentes de tránsito, por lo que éstos son ajenos al conductor y propios del vehículo como tal.

1.2. Accidentes de tránsito

Accidente, en su sentido jurídico, envuelve un aspecto de casualidad, de caso fortuito y en este sentido se habla comúnmente de daños causados por mero accidente en que se establece a priori que no ha habido culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria.

Para algunos autores, el accidente: “es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones”.⁷

También se define como: “todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto

⁶ http://www.dtransito.gob.gt/senales_transito.htm. (Guatemala, 2 de mayo del 2023)

⁷ Caballero Dora, Angulo Augusto, Vargas Brown Sejas, Julio. **Hechos de tránsito y acciones de prevención primaria y secundaria**. Pág. 42.

que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana".⁸

Los factores humanos son: "la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes de la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país".⁹

- Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes.
- Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor.
- Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (choque frontal muy grave).
- Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito.
- Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante).
- Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes).
- Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche.

⁸ Manuel Ossorio. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 14.

⁹http://es.wikipedia.org/wiki/accidente_de_tránsito. (Guatemala, 16 de febrero de 2012).

- Salud física y mental del conductor o peatón no aptas (ceguera, daltonismo, sordera, etc.).
- Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras).
- Inexperiencia del conductor al volante.
- Fatiga del conductor producido de la apnea o falta de sueño.
- Vehículo en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión).
- Mantenimiento inadecuado del vehículo.
- Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos, semáforos que funcionan incorrectamente.

Es de suma importancia conocer los factores involucrados dentro de un accidente de tránsito, para así saber cuál fue el fallo o incidente y poder obtener en una respuesta positiva o favorable para el futuro; y así poder evitar que sucedan tragedias causadas por la irresponsabilidad del conductor o por terceras personas que lo podrían causar.

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial tiene como misión disminuir



accidentes, y a la vez otorgar seguridad vial a las personas que circulan por las vías del país, ya sean peatones o conductores. Dicha misión la cumple mediante la instrucción o capacitación, divulgación de consejos para otorgar la misma, acercamiento con las comunidades para estar al tanto de las necesidades y requerimientos de las mismas, aplicación de las leyes en la materia que buscan la creación de un espacio de tránsito libre de accidentes, presencia física mediante agentes debidamente instruidos con valores como los que establece el sitio web de la institución, tales como: “justicia, honestidad, disciplina, responsabilidad, integridad, respeto y espíritu de servicio y ordenamiento vial, en todo el territorio del país”.¹⁰

En Guatemala se creó el Consejo de Prevención de Accidentes y Educación Vial, conocido por sus siglas como COPREVE es una Organización No Gubernamental, sin fines de lucro, la cual fue fundada por la Asociación de Rotarios de Guatemala, contando con el apoyo de la iniciativa privada del país.

Entre sus acciones concretas, está la de esparcir mensajes que buscan la prevención de accidentes, ayudando así a la consecución de seguridad vial en el parque vehicular. Utilizan medios de comunicación tales como radio, prensa, televisión y vallas publicitarias para hacer llegar sus mensajes a la población.

También buscan la creación de una base de datos sobre los accidentes de tránsito y sus consecuencias para poder concientizar así a las personas que transitan por las vías del país. Poseen programas de educación vial, con énfasis en niños y adolescentes, ya que

¹⁰ <http://www.provial.gob.gt/#/scrollers/imageandtext>. (Guatemala 2 de mayo del 2023)



la fijación de la normativa vial sería más efectiva si ésta se aprendiera a una temprana edad, tema que será desarrollado más adelante de forma más profunda.

La seguridad del tránsito es un bien jurídico protegido, que se da en forma directa entre el estado y la sociedad. Debemos dejar en claro que el acontecimiento ocurra necesariamente en la vía y a consecuencia de la infracción de la ley especial vigente.

Conforme crece el número de conductores, crece el supuesto número de atacantes; y conforme crece el número de vehículos de motor, crece el número de armas ofensivas, supuestamente, porque en sí, guarda y se reserva para cuando llega la ocasión que lo maneje o conduzca el conductor ebrio e irresponsable, detener la acción y efecto de atacar, de embestir, de destruir, de matar, a los pobres e inocentes ciudadanos que transitan por las calles, o están en sus casas tranquilamente dedicados a sus labores, o contra muebles e inmuebles ocasionándoles daños o destrucción.

Con similitud al vehículo de motor conducido por el conductor responsable, honesto, sobrio, que maneja a la defensiva, que es cuidadoso y precavido, lo podemos considerar como arma noble, porque además sirve a la humanidad para justificar sus diferentes necesidades de transporte, comercio, agricultura, industria, conducción de pasajeros; o en los más loables casos de las ambulancias que transportan heridos o enfermos o las motobombas del cuerpo de bomberos utilizadas para apagar incendios y siniestros.

1.3. Causas de accidentes de tránsito

Cuando se habla de las causas de los accidentes de tránsito, también es necesario hacer



énfasis a la conducta humana; que causa el hecho de tránsito o contribuye a que éste se produzca, se origina de una disminución excesiva de la capacidad y responsabilidad del individuo por factores humanos somáticos o psicológicos, por parte del conductor, responsabilidad de otras personas o la misma víctima, causando la muerte, lesiones leves, lesiones graves, lesiones gravísimas, lesiones culposas, lesiones específicas.

El accidente de tránsito se produce en una vía abierta a la circulación o tiene su origen en la misma, como consecuencia de la cual, una o varias personas resultan muertas o heridas o se producen daños materiales y en el cual al menos, un vehículo en movimiento está implicado.

Para poder imputar un hecho a persona determinada es necesario encontrar la causa que permita vincularla con el resultado, en doctrina existen diversas teorías acerca de la causalidad siendo las más importantes: "La teoría de la causa necesaria y la teoría de la equivalencia de las condiciones. La primera de ellas sostiene que para establecer cuál es la causa determinante tiene que encontrarse el factor regulador idóneo que determine el resultado y se basa en la acción final".¹¹

Los hechos de tránsito son comunes y pueden llevar al trastorno por estrés postraumático. A su vez, debido a los fenómenos disociativos al momento de producirse el hecho traumático (disociación peri traumática), resulta importante comprender los mecanismos psicológicos y neurobiológicos implicados y realizar intervenciones tempranas con grupos de alto riesgo, sin embargo, aún es poco lo que se conoce a cerca

¹¹ De León Velasco, Héctor Aníbal y De Mata Vela, José Francisco. **Derecho penal guatemalteco**. Pág. 142.

de quienes son los que tienen mayor riesgo de presentar fenómenos disociativos.

La investigación de un hecho tiene como prioridad fundamental el encontrar la causa que lo originó y el efecto que se produjo, una investigación puede no dar con la causa, sin embargo, ella siempre existirá debido a la estrecha relación que existe con el efecto y en consecuencia éste no podrá exteriorizarse sin causa.

En otras ocasiones es posible ubicar la causa pero los medios de prueba no son suficientes para imputársela a persona determinada, como cuando se produce un accidente en un cruce semaforizado en que la causa va a estar radicada en la inobservancia a lo ordenado por las luces sin que se pueda definir, en algunos casos, quien las infringió.

La determinación de las causas debe estar exenta de apuros, ellas deben llegar como corolario de un análisis exhaustivo y desencantado. Es de mayor importancia y trascendencia una buena investigación que supone una adecuada determinación de causas, que el cumplimiento apresurado de un plazo administrativo, esto no quiere decir que se demore innecesariamente el término de la investigación especialmente cuando se trata de casos sin complejidad.

El choque de conductores y de los pasajeros contra las partes del vehículo es la que provoca la mayoría de lesiones. Sus consecuencias dependen del punto de aplicación y la intensidad del traumatismo, generalmente están en función de la velocidad del vehículo responsable del accidente.



Se calcularon las tasas anuales de fallecidos por accidentes por grupos etarios: “(uno-cuatro, cinco-nueve, diez-catorce, y 15-19 años) y su comportamiento en el tiempo para lo cual se determinaron las tendencias de las tasas por grupos para los tipos de accidente que provocaron el fallecimiento”.¹²

En muchos países de América Latina, un aspecto demográfico a tener en cuenta es que la población joven es muy numerosa y, Guatemala no escapa a ello, se ve la alta incidencia de los hechos de tránsito en los niños y los jóvenes, por lo que esta realidad demográfica permite suponer un crecimiento del problema de no adoptarse medidas efectivas de prevención.

Otro aspecto a tener en cuenta es la migración urbana que ha sido alta en las últimas décadas y cuyas consecuencias más importantes se vinculan con la movilización de personas a las que muchas veces les resulta difícil adaptarse a los riesgos urbanos y con la distorsión creada en ciudades no preparadas para absorber estas masas humanas.

Un promedio de 17 accidentes de tránsito al día, reporta los Bomberos Municipales y Voluntarios en la capital, así como en los municipios aledaños. En su mayoría, se deben a exceso de velocidad y alcoholismo. Referente al país Guatemala, el área geográfica más afectada es la ciudad capital, así mismo, se han dado soluciones como mayor señalización en las calles, colocar pasarelas, mayor vigilancia por parte de la policía en zonas peligrosas, pero se ha descuidado un mayor control sobre bebidas alcohólicas, tanto en conductores como para peatones. Los accidentes de tránsito son causados por

¹²Dirección Nacional de Estadística del Ministerio de Salud Pública (MINSAP). **Informe 2019**. Pág. 2



la irresponsabilidad compartida entre pilotos, empresarios del transporte y autoridades.

En la República de Guatemala se ha visto un incremento en la cantidad de accidentes automovilísticos en los últimos tres años, estos siniestros han aumentado aproximadamente el doble en comparación con años anteriores, lo cual se ve reflejado en las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística (INE), tales como 3,187 siniestros en el 2017; 2,693 en el 2018; 3,150 en el 2019; 2,324 en el 2020 y 3,651 en el 2021.

En el mundo más de 300.000 individuos mueren por accidentes de tránsito, de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más de 10% de todas las causas hospitalarias, en la actualidad se está ubicando en el segundo lugar de ocurrencia de accidentes de tránsito existiendo un incremento permanente pues no se eliminan las causas que lo originan.

1.4. Prevención de accidentes de tránsito

La prevención de accidentes de tránsito es muy importante para la seguridad de la vida humana, es por ello que debe de existir una educación vial que sea transmisible para todos los ciudadanos y así evitar tragedias debido a la cantidad de accidentes vehiculares que hay a diario. Los accidentes del tránsito cada vez más complejos, el establecimiento de organismos que actúan en una misma área y el índice elevado de mortalidad que representaron estos accidentes, constituye un problema de salud pública que obliga a analizar con detalle la cuestión y a identificar sus características, alcance y distribución.

Se puede afirmar que la mayor parte de los accidentes del tránsito son evitables, pues la responsabilidad principal recae sobre el hombre como conductor, pasajero o peatón,

razón por la cual recibe particular atención el proceso educativo como medida prioritaria en todo programa de prevención de accidentes del tránsito.

Dentro de las medidas de prevención de accidentes de tránsito podemos encontrar algunas factibles para los conductores, tales como:

- Respetar señales de tránsito.
- Mantener la distancia con otros vehículos.
- Prestar atención a puntos ciegos.
- Evitar distracciones al conducir.
- Revisar el vehículo antes de salir.
- No conducir a excesiva velocidad.
- No ingerir bebidas alcohólicas mientras se conduce.
- Conocer el nivel de riesgo de las vías.
- Reportar las vías en mal estado.

La seguridad vial es una responsabilidad común de los conductores, peatones, entes de



control y autoridades del país. El trabajo para reducir el número de accidentes de tránsito depende de los controles de las autoridades de tránsito y de la responsabilidad de los conductores.

Es evidente que una parte significativa de los accidentes podría evitarse mediante la implementación de medidas punitivas efectivas y una educación vial adecuada. La capacitación de los conductores, el respeto por las señales de tránsito, la revisión periódica de los vehículos y la concienciación sobre los riesgos asociados a la conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias son fundamentales para reducir la incidencia de accidentes.

Asimismo, es crucial que las autoridades guatemaltecas refuercen los controles y la vigilancia en las vías públicas, aplicando sanciones estrictas a quienes infrinjan las normas de tránsito. El trabajo conjunto entre la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, el Consejo de Prevención de Accidentes y Educación Vial (COPREVE) y otras organizaciones es esencial para promover una cultura de responsabilidad y prevención.

La recopilación y análisis de datos sobre accidentes de tránsito son herramientas indispensables para identificar las principales causas y áreas de riesgo, permitiendo así el diseño de políticas públicas más efectivas. Además, la educación vial desde temprana edad puede formar ciudadanos más conscientes y respetuosos de las normas de tránsito.



CAPÍTULO II

2. Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Guatemala ejerce la autoridad únicamente en el territorio del municipio de Guatemala, la cual está compuesta por zonas. La definición de las zonas de la ciudad se basa en un sistema de espiral que se desenvuelve en dirección opuesta a las agujas del reloj, fue creado por el ingeniero Raúl Aguilar Batres.

Los criterios empleados por este eminente urbanista guatemalteco fueron la división que, de hecho, se establecía en la ciudad a través de las principales vías de acceso y la divisoria continental de las aguas que pasa por el centro del valle donde se asienta la capital. Las primeras quince zonas fueron aprobadas en el año 1952.

Cuando se desarrollaron los censos de 1964, se incorporaron por necesidad censal, las zonas 16, 17, 18, 19, 21, 24 y 25; la zona 19 correspondía al municipio de Chinautla, la zona 20 al municipio de Mixco, la zona 22 al municipio de Santa Catarina Pínula.

En 1972, se decreta y se pone en vigor el Acuerdo Municipal que delimita las 23 zonas en que se divide la ciudad, respetando el criterio censal en relación a las zonas 20, 22 y 23; la reciente incorporación de la Colonia La Florida (1972) a la jurisdicción del municipio de Guatemala, convierte a ésta en la zona 19, número trasladado del que pertenecía al municipio de Chinautla.



En relación a la zona 22, ésta fue delimitada dentro del Decreto Municipal del 5 de enero de 1972, en función de los contornos de la Aldea Guajitos; dicha aldea siempre fue considerada en los censos de población y habitación como parte de la 30 zona 21, asignándole este número (22) al municipio de San Miguel Petapa.

En síntesis, existen actualmente 22 zonas postales. Las zonas 20, 22 y 23 están planificadas para incorporar áreas de crecimiento futuro de la ciudad pero pertenecen a otro municipio.

Debido al crecimiento vehicular desproporcionado en la ciudad capital de Guatemala, la ciudad que se acrecienta día con día, la falta de una infraestructura vial adecuada, suman factores determinantes en el cual la Municipalidad de la ciudad de Guatemala se ve en la necesidad de crear un ente regulador encargado de administrar el transitar de los vehículos.

El Municipio de Guatemala cuenta con una población residente de 3,390,000 habitantes aproximadamente y una población flotante de alrededor de once millones que vive fuera de la urbe, pero que su principal actividad económica la realiza dentro del área metropolitana.

Se cuenta con un sistema de movilización como lo es el del transporte colectivo público, el cual es utilizado por la mayoría de guatemaltecos diariamente. Sumado a esto se tiene la alta densidad vehicular, que hace bastante engorrosa la movilización de un lugar a otro.



En el año 1996 la Municipalidad de Guatemala, crea el proyecto de la Policía Municipal de Tránsito PMT, cuya planificación y organización necesitó nueve meses de desarrollo (de junio de 1997 a febrero de 1998). El 22 septiembre de 1997 se inicia el entrenamiento de 107 aspirantes a PMT, quienes se graduaron el 27 de Febrero de 1998, iniciando operaciones el 28 de febrero del mismo año, cubriendo los principales cruceros de la urbe.¹³

Pero no era solo crear una entidad que se encargara de poner orden en el tránsito, sino que llevó todo un proceso, desde realizar la respectiva solicitud al Ministerio de Gobernación, quien es directamente el ente encargado de dicha labor.

El órgano que regula el ordenamiento del tránsito vehicular, es la policía de tránsito, que es la institución encargada de mantener el orden y control en todo lo referente al tránsito y transporte, en función de promover el balance y armonía en la vía pública y con su sistema de control vehicular, busca prevenir accidentes y evitar que se cometa delitos y violaciones a las leyes, reglamentos, normas, estatutos y disposiciones legales establecidas para tales efectos. Siendo su objetivo principal el ordenamiento del tránsito en cualquier ciudad, país, nación y/o localidad.

En Guatemala, la policía de tránsito, es regida por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación y sus funciones están determinadas, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 5, del Decreto Ley 132-96, del Congreso de la República, y Reglamento de tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-

¹³ Departamento de Edición y Estadística PMT. **Informe 2009**. Pág. 3



62 98, Título II de la Ley de Tránsito con respecto a la autoridad de tránsito. Dirigido a la Entidad Reguladora de Transporte y Tránsito.

El fundamento legal de la policía de tránsito, se encuentra en la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República, y Reglamento de tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 Título II de la autoridad de tránsito. Dirigido a la Entidad Reguladora de Transporte y Tránsito.

Dentro de sus principales fundamentos se mencionan los siguientes como prioritarios en el Título II de la Ley de Tránsito:

Artículo 6. Organización: “El Ministerio de Gobernación mediante acuerdo gubernativo organizará el departamento de tránsito, el que será dirigido por un jefe y un subjefe nombrados por el titular del ramo, a propuesta del Director General de la Policía Nacional, contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la ley”.

También mediante acuerdo ministerial se creará y organizará la policía de tránsito como parte integrante de la Policía Nacional, y con funciones especializadas de tránsito a la cual le corresponderá aplicar la presente Ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta Ley.

Artículo 7. Traslado y Contratación de Funciones: “El Ministerio de Gobernación podrá trasladar o contratar funciones que se competen al Departamento de Tránsito con las entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio pero el ministerio



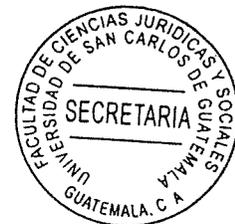
se reservará el derecho de dar por terminada esta relación en cualquier tiempo sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.”

Artículo 11. Autoridad de Tránsito en Carreteras y Caminos. “El Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, ejercerá la autoridad de tránsito en todas las carreteras nacionales y departamentales, así como en las carreteras municipales y en los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades.”

2.1. Definición

En todos los países, el órgano que regula el ordenamiento del tránsito vehicular, es la policía de tránsito, que es la institución encargada de mantener el orden y control en todo lo referente al tránsito y transporte, en función de promover el balance y armonía en la vía pública y con su sistema de control vehicular, busca prevenir accidentes y evitar que se cometa delitos y violaciones a las leyes, reglamentos, normas, estatutos y disposiciones legales establecidas para tales efectos.

Siendo su objetivo principal el ordenamiento del tránsito en cualquier ciudad, país, nación y/o localidad. Es una entidad que forma parte de la estructura de la Municipalidad de Guatemala, encargada de velar por el ordenamiento del tránsito terrestre del territorio metropolitano. Es de carácter eminentemente civil, regido por los principios de jerarquía, subordinación y vocación al desempeñar sus funciones con apego a la Constitución



Política de la República de Guatemala.

La Dirección de Policía y Tránsito, es un cuerpo encargado de mantener la paz, la tranquilidad y el orden público, el tránsito y transporte, la salubridad y el equilibrio ecológico, la armonía social, la prevención en la comisión de los delitos y la violación de las Leyes, Reglamentos y demás disposiciones.

La Dirección de Policía y Tránsito, tendrá por tanto atribuciones normativas operativas y de supervisión. La atribución normativa consiste, en el diseño y definición de políticas, programas y acciones a ejecutar en los campos de prevención e investigación sistemas de alarma, radiocomunicación y participación ciudadana.

Las Leyes relacionadas con la seguridad pública y las tareas que se realizan son en beneficio de la seguridad vial o en apoyo a la población en general. La actividad que la población inmediatamente reconoce de la PMT, es la institución encargada de la regulación del tránsito de la ciudad capital de Guatemala.

La policía de tránsito se responsabiliza por el ejercicio y buen funcionamiento del tránsito en las carreteras nacionales y departamentales, carreteras municipales y caminos vecinales y es el ente encargado del ejercicio y mantenimiento de la Ley de Tránsito, así como del cumplimiento de sus reglamentos y ordenanzas, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 11 de la referida Ley.



2.2. Objetivos de la Policía Municipal de Tránsito

Dentro de los objetivos de la entidad de la Policía Municipal de Tránsito se encuentran los siguientes:

- Generar.

- Coordinar.

- Ejecutar.

- Dirigir y,

- Supervisar acciones para la solución de problemas de tránsito.

- Velar por el cumplimiento de la Ley y Reglamento de Tránsito y,

- Velar por la seguridad vial, para el conductor y el peatón.

- Educar a la población en materia de educación vial.

El Jefe del Director General de la PMT es el director de Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana. (EMETRA). La principal función es dirigir la Policía Municipal de Tránsito, hacia el



cumplimiento de su misión y visión. En sí, es el responsable del operar de la PMT, al brindar informes al Alcalde de la ciudad, en el momento que lo solicite. Además supervisa el área operativa y administrativa de la PMT y vela por el cumplimiento de la Ley y Reglamento de Tránsito.

El Director de Operaciones o como también se le llama supervisor de oficiales, depende o recibe órdenes directas del director de la PMT. Su trabajo es administrar y ejecutar las disposiciones de la coordinación operativa. La mayoría del tiempo lo emplea en supervisar al personal operativo ubicado en los diferentes puntos de la ciudad de Guatemala.

Después del director, en él recae el éxito de la fluidez vehicular, supervisando a los oficiales encargados de las diferentes delegaciones y unidades, a que velen por el buen desempeño de las actividades que realizan los agentes de tránsito.

2.3. Funciones de la Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito desempeña funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública. Todas las tareas se realizan en beneficio de la seguridad vial y en apoyo a la población en general, a continuación, se detallan algunas funciones específicas:

- Control de paradas del transporte colectivo.



- Ordenamiento en las bifurcaciones, incorporaciones.

- Ordenamiento vehicular.

- Sancionar a conductores infractores de la Ley y su Reglamento de Tránsito.

- Agilización en los horarios de mayor presencia vehicular.

- Generar carriles reversibles para una mejor movilidad.

- Cobertura de actividades programadas.

- Cobertura en incidentes o accidentes.

- Mantener informado a los conductores sobre incidentes, para que circulen por vías alternas por medio de pantallas informativas móviles o fijas.

- Retirar obstáculos de las vías.

- Ceder la vía a peatones.

- Revisión de taxis y capacitación para sus conductores.

- Movilización de vehículos con desperfectos mecánicos a puntos donde no



obstaculicen la movilidad de los vehículos.

- Apoyo a Instituciones municipales y estatales.
- Charlas de educación vial.

Los miembros de la Policía Municipal de Tránsito, conscientes de que realizan un servicio público, deberán comportarse con el decoro, honestidad, honradez y dignidad que requiere la función encomendada y la consideración debida a la comunidad. Deberán evitar en el ejercicio de su actuación profesional, cualquier práctica que se considere arbitraria o discriminatoria que entrañe violencia física o moral.

Tendrán prohibido pedir, exigir, admitir o recibir ya sea directamente o por personas intermediarias, regalo, gratificación o ventaja por razón de sus funciones o servicios prestados. Los elementos de la Policía Municipal de tránsito, tienen el deber de dedicar plenamente su actividad a la función policial, debiendo intervenir siempre y cuando el tránsito tenga problema, se abstendrán de actuar en interés personal de realizar actos que desprestigien, impidan o menoscaben el normal cumplimiento de sus funciones.

Todos los miembros de la Policía Municipal de Tránsito tienen el deber de prometer acatamiento a las normas, reglamentos, acuerdos y demás disposiciones legales, al tomar posesión del cargo.

Deberán velar por el cumplimiento de las leyes, oponerse a cualquier acto que entrañe la



violación de las mismas y actuar para impedirlo, cualquiera que fuera el infractor y circunstancia: “En el cumplimiento de sus funciones deberá servir a todos los ciudadanos, con imparcialidad, integridad y dignidad, sin discriminación alguna, por razón de sexo, religión, lenguaje, opinión, lugar de nacimiento, cualquiera otra condición, circunstancia personal o social”.¹⁴

En particular deberán abstenerse de todo acto de corrupción y oponerse a él resueltamente, dando cuenta de tales hechos al jefe inmediato superior. Los miembros de la Policía Municipal de Tránsito, deberán estar sujetos a los principios de jerarquía y subordinación, observando en todo momento el respeto debido a autoridades y superiores acatando sus órdenes con disciplina. En ningún caso la obediencia debida, podrá amparar órdenes a entidades públicas y privadas.

Se retiran entes callejeros que obstaculizan la vía pública o espacios peatonales. Coordina con el departamento de Obras Municipales la colocación de ventas callejeras que obstaculizan la vía pública o espacios peatonales.

2.4. Programas de educación vial por parte de la Policía Municipal de Tránsito

El tráfico es un fenómeno sociológico que impregna masivamente a todos los sectores de la sociedad actual, es difícil concebir que alguien no esté afectado por él en sus diferentes aspectos, bien como peatón, como conductor o como usuario de los distintos

¹⁴ Meilij, Gustavo. *Efectos jurídicos de los accidentes de tránsito*. Pág. 79.



medios de transporte.

Es necesario tener en cuenta todos los aspectos relacionados con la educación vial desde las primeras edades, que hagan disminuir el riesgo a sufrir un accidente, es conveniente ponerlos en práctica lo más precozmente posible, siendo imprescindible el trabajo de padres, madres o adultos que diariamente realizan los trayectos con los niños. En ocasiones no se ponen en práctica los conocimientos que se poseen sobre este tema, se desconoce o no se concede la importancia que puede tener una apropiada educación vial desde edades tempranas.

En la sociedad actual, el fenómeno circulatorio, genera problemas además de ventajas y progreso, rapidez y comodidad y es el principal motivo de los accidentes de tráfico, siendo el factor humano su principal causante, provocadas por los conductores como por los viandantes o peatones.

Para afrontar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la educación en valores viales en los ciudadanos, especialmente en los futuros ciudadanos, es decir los niños y las niñas que las y los maestros educan. Un concepto que implica algo más que el puro conocimiento de normas y señales de circulación.

El crecimiento poblacional de un determinado municipio, en este caso la cabecera departamental de Huehuetenango requiere de una serie de estudios por parte de la Corporación Municipal; mismos que se deberán tomar en consideración



fundamentalmente en el ordenamiento territorial y sobre los trabajos necesarios de infraestructura, no sólo en la reparación sino en la apertura de nuevos caminos vecinales y transitorios para que los vehículos puedan desplazarse con mayor facilidad y por ende los habitantes tengan las vías de acceso para utilización del transporte sea este colectivo o vehicular en su caso.

De esa cuenta la mayoría de la población que utilizan diariamente las vías de comunicación se ven en la necesidad de afrontar algunos imprevistos como cierres de carreteras hundimientos, accidentes de tránsito terrestre, averías de vehículos u otras causas que impiden la libre locomoción de los mismos.

En materia de transporte colectivo y vehicular es de vital importancia implementar programas de educación vial, tomando en cuenta el congestionamiento que producen diversas vías de acceso a la ciudad provenientes de las comunidades cercanas y municipios, la educación vial viene a ser un mecanismo facilitador para los conductores y principalmente para los peatones quienes deben de conocer los aspectos teóricos y legales referentes al tránsito.

Por lo cual un programa de educación vial no sólo promovería ampliar los conocimientos por parte de los vecinos sino también ayudaría en la prevención de accidentes y de ahí la importancia de su implementación, todo ello dependerá de la voluntad política que tengan las autoridades municipales ya que de ellos depende brindar seguridad y administrar toda la actividad de un municipio, tomando como referencia que en otras localidades o comunidades los programas de educación vial han facilitado la circulación



de los medios de transporte y contribuido al ornato de ciertos lugares.

El programa de educación vial conlleva una serie de estudios previo a su implementación, ya que existe un compromiso comunitario no sólo de la enseñanza vial, sino en la implementación de dicho programa prácticamente para todos los habitantes del país; y una de las formas de mayor aceptación es enseñando aspectos de tránsito a la población de temprana edad; es decir a nivel educativo, a nivel de primaria, nivel básico y diversificado, así como a los pilotos automovilistas y pilotos de servicio de taxi; para que el programa obtenga los alcances y beneficios deseados debe estar involucrada la población en general, además las instituciones afines como policía municipal de tránsito, Policía Nacional Civil y Ministerio Público.

Las autoridades que ejercen el gobierno municipal en algunos departamentos del país aún no cuentan con programas en materia de tránsito, sin embargo, hasta la presente fecha no se ha realizado ninguno por diversos motivos, siendo el principal la falta de presupuesto ya que implementar un programa de educación vial, representa una inversión a largo plazo y los mismos generalmente son de carácter permanente o se programan en forma anual, generando egresos para la municipalidad al implementarse.

A pesar de la necesidad existente de implementar un programa de educación vial a nivel nacional, en algunos departamentos de Guatemala, están en la fase de elaboración de manuales respectivos, esperando que las nuevas autoridades electas como consecuencia del proceso electoral demuestren y cumplan los ofrecimientos de campaña con un aspecto tan vital como lo es educar a la población en materia de tránsito.



Indudablemente implementar un programa municipal en materia de educación vial representa una serie de beneficios directos para la población en general e indirectos 50 para los pilotos automovilistas, sean éstos del transporte urbano, extraurbano, taxistas, transporte pesado y pilotos particulares quienes deberán de conocer los aspectos teóricos y prácticos inicialmente de la Ley de Tránsito y su Reglamento, luego las disposiciones municipales vigentes en materia de tránsito y el contenido del manual de capacitación en educación vial dirigida para los ciudadanos.

La educación vial debe de tener un acompañamiento constante para evaluar los beneficios de la implementación por parte de las autoridades municipales para analizar los cambios que estimen necesarios como consecuencia de la implementación realizada ya que sólo de esta forma se podrá educar a la población en su conjunto, sean estos automovilistas o peatones y de allí la importancia y las ventajas que representa la planificación y ejecución de la educación vial, donde son mínimos o escasos los municipios en los cuales se han implementado un programa de educación vial por lo que las ventajas que representa y los beneficios para la probación son múltiples, esto permitirá que los hechos de tránsito disminuyan y la investigación forense sea más eficiente.

Los programas de educación vial contienen objetivos esenciales para su implementación los cuales tratan de indicar los siguientes:

- Evitar los accidentes de tráfico tanto de peatones como de conductores.



- Crear actitudes de prevención, y conocer y emplear técnicas defensivas en relación al tráfico.
- Conocer las normas de circulación peatonal en carretera y tener un comportamiento adecuado como peatón en el uso de las vías públicas y fomentar actitudes de convivencia ciudadana.
- Utilizar adecuadamente y con sentido de responsabilidad los transportes particulares y colectivos como viajeros.
- Crear actitudes de respeto a las normas y hacia los agentes de circulación como servidores en la vigilancia y ordenación del tráfico.
- Interpretar situaciones y crear hábitos de prudencia en relación al tráfico.
- Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad en caso de accidente, así como las normas de socorrismo y primeros auxilios.
- Identificar los principales grupos de riesgo y analizar dónde, cómo y cuándo se producen los accidentes de tráfico.
- Comportarse de manera responsable en la conducción de bicicletas y ciclomotores teniendo conciencia de los peligros que pueda suponer y respetando las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos.



- Valorar las campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad del tráfico.

Los programas de seguridad vial, deben de ser los objetivos más importantes de implementar para poder evitar en el presente y a futuro todo tipo de accidentes y danos tanto materiales como de vida.

Son muchos los municipios en el país que cuentan desde hace algún tiempo con policía municipal de tránsito, quienes han tenido bastante aceptación de la sociedad a la que prestan el servicio principalmente en el reordenamiento vehicular, facilitando que los vecinos puedan circular en sus vehículos automotores y también el transporte urbano y extraurbano, tomando en consideración que existe aumento vehicular en determinadas áreas y horas y de allí la importancia de la prestación del servicio por la Policía Municipal de Tránsito.

En cuanto a la incidencia que ha tenido los programas de educación vial existe un marco de referencia como lo es la policía municipal de tránsito de la ciudad de Guatemala, la municipalidad de Mixco, Villa Nueva y de la ciudad de Antigua Guatemala entre otras, quienes han promovido no solo campañas de publicidad con la finalidad que la población se entere sino también han impartido charlas a toda la población de determinadas edades con la finalidad de ir generando una cultura de educación vial.

Por otra parte, muchas empresas deben modificar un poco la jornada laboral, tomando en consideración que el tránsito vehicular en horas determinadas también perjudica a



algunos empleados que se deben desplazarse de su residencia al lugar de trabajo.

La educación vial debe ser una realidad para mejorar la investigación forense en este campo y reducir los hechos de tránsito, debido al incremento de vehículos y de transporte pesado que ha generado que la policía municipal de tránsito modifique ciertas vías para facilitar el mismo y de allí la importancia de la educación vial a la población para minimizar los accidentes de tránsito, razón por la cual se desarrolló el presente estudio, con el propósito de mejorar el procedimiento de la investigación forense de los hechos de tránsito no solo para los profesionales de este campo, sino para las autoridades municipales que presiden el gobierno municipal y también para la población que diariamente transita por las calles de la ciudad.

Estos programas no solo benefician a los conductores y peatones, sino que también contribuyen al ornato y la eficiencia del tránsito en las comunidades. La educación vial se presenta como una herramienta esencial para crear actitudes preventivas y de respeto hacia las normas de tráfico.

En resumen, el capítulo destaca la importancia de la PMT en la gestión y regulación del tránsito en Guatemala, subrayando su papel en la promoción de la seguridad vial y la educación ciudadana. La implementación de programas de educación vial es fundamental para prevenir accidentes y mejorar la convivencia en las vías públicas, requiriendo un compromiso constante de las autoridades municipales y la participación activa de la comunidad.

CAPÍTULO III

3. Medidas punitivas

Se conoce que la consecuencia técnico jurídica de violar una norma penal, será la imposición de una pena, sea esta como una retribución o como un castigo; la estructura de la norma jurídica: “ya conocida en su primera parte como hipótesis normativa, llamado también presupuesto, nos indica en materia penal, la descripción de la conducta humana antijurídica, lo que conocemos como tipo; si esta es realizada se cumple la segunda parte de la norma jurídico penal, que es, la consecuencia de derecho, lo que conocemos como pena”.¹⁵

El sujeto culpable dentro de un accidente de tránsito, debe ser sometido a las normas penales, y acatar cualquier medida punitiva según el delito cometido; este sujeto provoca varias consecuencias humanas, las cuales debe obligatoriamente reparar o pagar como consecuencia de un accidente de tránsito, que van desde pagar una multa, hasta cumplir quince años de prisión.

Muchas veces el sujeto culpable es el sujeto sobreviviente en un accidente de tránsito, al cual se le impone una pena, porque así está establecido en el Código Penal, pero nunca se logra determinar si este sujeto en realidad fue el causante de dicho siniestro. Una medida punitiva puede tener muchas consecuencias para el sujeto causante del

¹⁵ Orozco Barrios, Néstor Ulises. **Reparación del delito como una posible forma de sustituir las penas o de ser computada para atenuarlas dentro del proceso penal guatemalteco.** Pág. 17

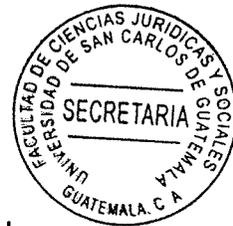


accidente de tránsito, incluso la misma persona que causó el accidente puede llegar a sufrir daños como:

- a) Daños físicos ocasionados en el accidente de tránsito.
- b) Daños físicos ocasionados en un centro penitenciario.
- c) Daños psicológicos ocasionados por el resultado del accidente; Daños psicológicos ocasionados como consecuencia de cumplir una condena en un centro penitenciario.
- d) Merma económica.

También el sujeto damnificado, que viene siendo el sujeto pasivo en un accidente de tránsito, es la persona que ha tenido un deterioro o merma en su economía, en su salud o ambos, originados del accidente, el cual también tiene consecuencias que sufre el sujeto mencionado, tales como:

- a) Daños físicos ocasionados en el accidente de tránsito.
- b) Daños psicológicos ocasionados por el resultado del accidente.
- c) Daños en su patrimonio o vehículo.



d) Pérdida de familiares, padres, hijos o personas de las cuales depende económicamente.

e) Merma económica.

También las consecuencias personales afectan tanto al sujeto activo como al sujeto pasivo; sin embargo, tienen mayor peso en la vida del sujeto activo debido a que es la persona responsable de un accidente de tránsito y a quien se le impone la carga económica de los daños y perjuicios, y, además, es la persona que tiene que cumplir una pena en un centro penitenciario.

Entre las consecuencias personales que sufre una persona que causa el accidente están:

- Antecedentes penales y policiacos, que lo único que provocan es hacer más difícil la reinserción de las personas a la sociedad y además se les dificulta conseguir un empleo bien remunerado.
- Dificultades y problemas familiares, así como destrucción de hogares y familias.
- Dificultades y rompimiento de relaciones conyugales y amistosas.

Otro de los factores de daña la integridad de la persona son las consecuencias sociales; las consecuencias ante la sociedad son las más importantes y las más olvidadas, pero que tienen muchas repercusiones para los sujetos activos y pasivos de un accidente de



tránsito; especialmente para los sujetos activos, ya que ellos son los que sufren los vejámenes de la sociedad, estas son:

- Rechazo y aislamiento por parte de la sociedad al sujeto.

- Rechazo y aislamiento por parte del propio sujeto hacia la sociedad.

- Daño psicológico que afecta al sujeto y que generalmente es imperceptible para la sociedad.

- Separación y aislamiento de los círculos familiares, amistosos y laborales para el sujeto; y,

- Inestabilidad económica.

Con independencia de las medidas penales o administrativas que se tomen como se ha expresado en este estudio, parece necesaria una labor preventiva y educacional, llevando a la conciencia de la población el peligro que representan esta clase de acciones; ya que a la larga es el único medio de hacer disminuir los delitos de tránsito.

Dentro de las penas que regula el Código Penal se encuentran las penas privativas de libertad, cuya aplicabilidad en Guatemala en relación a los accidentes de tránsito es injusta en algunos casos, ya que se priva de libertad a una persona y se le condena como un criminal, cuando muchas veces el accidente ha sido por causas fortuitas; por supuesto



que también es justa cuando el autor del accidente ha violado la ley por medio de agravantes o por negligencia e impericia al conducir.

La multa, en el caso del tránsito es una sanción pecuniaria impuesta por EMETRA o la Policía Nacional Civil a los conductores cuando infringen las leyes de tránsito, pero aunque es cierto que el conductor al momento de un accidente es menos vulnerable a sufrir daños físicos que un peatón, también muchas veces los peatones son los culpables de estos accidentes, ya que no respetan ni las señales de tránsito, semáforos o pasarelas, siendo el conductor responsable al momento de un siniestro; motivo por el cual es necesario que dentro de la legislación no sólo se obligue a que se eduque a la población peatona, sino que también se reprenda por medio de la multa, como se hace en muchos países desarrollados, para poder así evitar y disminuir los accidentes de tránsito.

Por último, la inhabilitación, es: “el medio por el cual se priva a la persona culpable de ciertos derechos y acciones que como ciudadano posee y que ya no podrá desempeñar por cierto tiempo o de forma indefinida; lastimosamente en Guatemala la figura de inhabilitación no funciona y no es aplicada por los jueces de justicia, ya que se vive una realidad de impunidad y frialdad moral que aqueja al país entero y que la solución para este tipo de pena es pagar o pactar una retribución ilícita”.¹⁶

Una figura existente en las legislaciones de otros países es la conversión de la pena o

¹⁶ Zaffaroni, Raúl Eugenio. *Hacia un realismo jurídico penal marginal*. Pág. 64



cumplir una pena de forma distinta, ya sea prestando servicio comunitario, cumplir horas de terapia psicológica o resarcir el daño en su totalidad a la víctima. En Guatemala existe la figura de conversión en el Artículo 26 del Código procesal Penal; pero no incluye los delitos de tránsito ni desarrolla de qué manera se va a cumplir esta conversión.

Las consecuencias originadas de los accidentes de tránsito son supuestos de mucha ayuda; ya que, si la población está enterada de las consecuencias que conllevan los accidentes de tránsito, no sólo prevendrían sus imprudencias contratando un seguro para su automóvil, sino que también serían más cautelosos al volante.

3.1. Definición

Cuando hablamos de punitivismo, comúnmente nos referimos tanto a una característica de la política criminal como a la opinión pública hacia el castigo de los infractores y hacia el funcionamiento del sistema de justicia penal, en un sentido de atribución de mayor o menor benevolencia.

El punitivismo: “está caracterizado por la coerción, el formalismo, el moralismo y el infligir el dolor en personas jurídicas individuales; no se debe confundir el punitivismo con la retribución y la venganza, ya que estas últimas no tienen por qué ser necesariamente severas; dependerá de las características de su materialización. El concepto de punitivismo, por tanto, se relaciona con el exceso en el castigo”.¹⁷

¹⁷ **Ibíd.**



En términos generales, podría entenderse como la disposición mental de los ciudadanos respecto al castigo que merecen los delincuentes, la preferencia por castigos más severos, tendientes al exceso, se entendería como una actitud más punitiva que la predilección por castigos más suavizados, o por sanciones alternativas, diferentes a la mera retribución.

La pena consiste en la limitación a: “los derechos personales de un individuo, impuesta por el Estado a través de los órganos jurisdiccionales competentes como consecuencia de un proceso judicial en el que se ha declarado la culpabilidad del sujeto por la comisión de un acto antijurídico, culpable y punible que ha lesionado los derechos de terceras personas encuadrando en un delito o falta”.¹⁸

3.2. Promoción de medidas punitivas

Se establece la pena como un castigo ya que es la consecuencia de un acto antijurídico, el cual por ser contrario a la ley debe ser sancionado con miras a evitar la reincidencia, sin embargo, el castigo debe también tener un enfoque rehabilitador y ser sancionatorio únicamente como última opción.

La legislación guatemalteca en especial el Código Penal Decreto 17-73 ha sufrido varias reformas con el pasar de los años, siendo una de las últimas y más relevantes con relación al tema de la conducción de vehículos bajo la influencia del alcohol se encuentra

¹⁸ De Mata Vela, José Francisco. **Op. Cit.** Pág. 257.



la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto 45-2016, y tal como lo establece en su considerando segundo: Que, debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transporte colectivo y de carga en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga, por lo que se hace necesaria la aprobación de leyes que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad vial.

Todos los conductores enfrentan riesgos, pero el factor que más contribuye a los accidentes y las muertes parecería ser la falta de experiencia. Los conductores con licencias nuevas, principalmente los adolescentes, tienen las tasas más altas de accidentes de tránsito, pero incluso los conductores tienen tasas más altas que los conductores de más edad, esto da como resultado la pérdida de los puntos en la licencia de conducir y las infracciones que por esos riesgos se cometen.

La probabilidad de morir o sufrir lesiones graves permanentes es mucho mayor en un accidente con velocidad inadecuada que en otro con una velocidad más moderada. Esto sucede independientemente de si la causa última del accidente ha sido o no el exceso de velocidad, la explicación de este hecho la encontramos en las leyes de la física: un vehículo en movimiento acumula una energía denominada cinética. Esta energía aumenta en función del peso y de la velocidad del vehículo.

El accidente de tránsito por ingesta de alcohol o ebriedad, trae como consecuencia es el daño que se le hace a una persona u objeto (bien material), durante el manejo de un



vehículo, provocado usualmente por la actitud insensata de una o varias personas ya sea, el chofer o el transeúnte, así como la acción de medio ambiente, (desastres naturales)., otras opciones serian del desperfecto del vehículo (mecánicos), o la ausencia de señales reguladoras o preventivas de seguridad vía en las zonas urbanas o red vial nacional (carreteras).El incremento de personas fallecidas, personas lesionadas temporal y permanente y los daños al estado (sociedad), son causados por el elevado número de colisiones vehiculares por estado de ebriedad.

Teniendo en cuenta que la descripción del tipo penal de homicidio culposo, hace referencia a la categoría de culpa, es necesario analizar su acepción jurídico penal para entender la denominación de esta figura, de esta forma se conoce que La culpabilidad: “es el producto de una acción de manera típica antijurídica, o el olvido de un acto esperado” por la ausencia de una debida aplicación, no solo cuando ha fallado el actor a la deducción que va a sobrevenir, (o del acto de no realizar) más bien como una esperanza de que no acontezca la acción decisiva de la actividad del actor o su negligencia, sin la ratificación correcta”.¹⁹

3.3. Garantías de la seguridad

Seguridad vial es una cuestión de derechos humanos, donde se deben asumir las medidas necesarias para proteger el derecho la integridad, a la salud, al desarrollo, en síntesis, a proteger el derecho a la vida.

¹⁹ **Ibíd.**

Se entiende por seguridad vial todos aquellos actos preventivos que se realizan antes de que los hechos sucedan, cuyo objetivo es garantizarles a todas las personas que transitan en espacios públicos por donde circulan e interactúan vehículos y personas, la vida y la integridad personal.

La seguridad vial se basa en principios fundamentales los cuales son los siguientes:

- El principio de la responsabilidad. Este principio se basa en el cumplimiento, por parte del conductor, de la normativa existente, evitando ser un peligro u obstáculo para los demás usuarios de la vía, con un comportamiento adecuado en cada momento, asumiendo las consecuencias de sus propios actos.
- El principio de confianza en la normalidad del tráfico. De acuerdo con este principio, también denominado de expectativa adecuada: “todo partícipe en la circulación que se comporte correctamente tiene derecho a esperar que los demás usuarios de la vía cumplirán las normas que regulan el tráfico y se comporten también de forma correcta. El principio de confianza está basado, por consiguiente, en el cumplimiento estricto, por parte de todos los usuarios, de las normas que regulan la circulación”.²⁰
- El principio de la seguridad o de la defensa o “conducción defensiva”. Aunque el derecho de la circulación descansa, por regla general, en un principio de confianza ajustado a la normalidad del tráfico, este principio puede ceder, en casos

²⁰ *Ibíd.* Pág. 260.



determinados y excepcionales, al llamado principio de defensa o de conducción defensiva.

- El principio de la conducción dirigida. De acuerdo con este principio, el conductor debe ser, en todo momento, dueño del movimiento del vehículo y, además, debe adoptar las precauciones necesarias, según las circunstancias concretas del tráfico, para evitar posibles y previsibles riesgos derivados de comportamientos anómalos ajenos.
- El principio de la integridad personal. Nadie está obligado a comprometer su integridad corporal cuando realiza un acto lícito, en el que emplea la normal diligencia que su actividad exige.
- El principio de señalización. La norma general del tráfico es que la circulación se efectúa por la derecha, en la que no existe obstáculo de ninguna clase. Por consiguiente, en aras de la seguridad de la circulación, todo lo que suponga una anomalía de esta regla debe ser y estar convenientemente señalizado. Cuando se hace referencia a la seguridad vial y a su inclusión dentro de una sociedad, destaca el hecho de que existen tres aspectos que son importantes de mencionar y, sobre todo, de tener en mente puesto que a lo largo de la exposición situacional permitirán comprender el porqué del impacto negativo de los accidentes de tránsito.

3.4. Infracciones y sanciones contra la seguridad vial

El tráfico es un fenómeno sociológico que impregna masivamente a todos los sectores



de la sociedad actual. Es difícil concebir que alguien no esté afectado por él en sus diferentes aspectos, bien como peatón, como conductor o como usuario de los distintos medios de transporte.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito en su boletín informativo de enero de 2018: “la mayor cantidad de delitos relacionados con la seguridad del tránsito en el año 2017 han sido cometidos por conductores bajo la influencia de bebidas alcohólicas, siendo un 83% por tal motivo, versus el 52% que engloba a todos los demás delitos. Situación que se torna alarmante ya que cada vez más aumenta la cantidad de conductores que transitan bajo efectos del alcohol.”²¹

El menoscabo de las facultades provocado por el consumo de alcohol aumenta considerablemente el riesgo de sufrir un accidente, tanto para los conductores de vehículos motorizados y los motociclistas, habitualmente ese consumo es señalado como uno de los factores más importantes que contribuyen a los accidentes de tránsito en los países con un gran número de automóviles, se ha calculado que un nivel de alcoholemia superior a 0,05 g/100ml aumenta hasta 40 veces el riesgo de sufrir un accidente en comparación con una alcoholemia de 0,00 g/100ml.

La ingesta de bebidas alcohólicas en conductores es un factor que no solo afecta sus capacidades físicas, sino que también afectan sus capacidades mentales las que provocan que estos conduzcan con temeridad y a excesiva velocidad poniendo aún más

²¹ <http://transito.gob.gt/wp-content/uploads/2018/06/Boletin-No.-05-2018.pdf> (Guatemala, 7 de marzo 2022)



en riesgo sus vidas y las de las demás personas.

Cabe destacar que este tipo de conducción lleva a los conductores a generar consecuencias fatales, las cuales en la mayoría de casos los llevan a incurrir en los delitos de lesiones culposas, homicidio culposo y el delito de responsabilidad de conductores provocan lesiones, homicidios.

El Artículo 127 del Código Penal guatemalteco establece: “Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos (2) a cinco (5) años. Cuando el hecho causare, además, lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres (3) a ocho (8) años de prisión.

Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, en estado de ebriedad, o bajo influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, que afecten la personalidad del conductor o cuando conduzca con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le corresponda, en caso de no existir alguna de estas circunstancias, la cancelación de la licencia de conducir de uno (1) a cinco (5) años”.

Por lo que el homicidio culposo se puede definir como causarle la muerte a una persona sin intención de hacerlo pero habiendo obrado con negligencia, imprudencia o impericia por no haber observado las reglas o deberes de cuidado.



Por otro lado, y con relación a la conducción bajo influencia del alcohol, se demuestra de nuevo una grave falta a la proporcionalidad, al establecer que si el homicidio culposo fuere cometido al manejar un vehículo en estado de ebriedad, lo que sin lugar a duda pueda afectar la personalidad y capacidades del conductor, el Artículo en mención establece que será el doble de la pena.

El Artículo 150 del Código Penal guatemalteco establece: “Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las victimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres (3) meses a dos (2) años. Si el delito fuere ejecutado al conducir vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además de una multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) Quetzales, suspensión de la licencia de conducir de seis (6) meses a dos (2) años”.

Con la reforma a dicho Artículo según el Decreto número 45-2016 del Congreso de la Republica se intentó que fuera proporcional sin embargo la modificación versa únicamente sobre la imposición de una multa y suspensión de la licencia de conducir, cuando las lesiones fueren causadas por conductores bajo la influencia del alcohol, medidas que no contrarrestan del todo el daño causado por quien a sabiendas de su estado alcohólico toma la decisión de conducir un vehículo.

Con relación a la responsabilidad de conductores el Artículo 157 del Código Penal Guatemalteco establece que “Será sancionado con multa de cinco mil (Q.5,000.00) a

veinticinco mil (Q.25,000.00) Quetzales y cancelación de licencia de conducir de tres (3) meses a cinco (5) años a:

- Quien condujere un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes.
- Quien condujere un vehículo motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.

Si como consecuencia de la conducta irregular contenida en el numeral 1 del presente Artículo, resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, la pena a imponer será de tres (3) a cinco (5) años de prisión, incluida la cancelación definitiva de la licencia de conducir en el caso del piloto del vehículo.

En el caso del propietario, persona individual o jurídica, se le cancelará la licencia de operación de transporte público por cinco (5) años; sin perjuicio de la reparación civil que con ocasión de la conducta corresponda a quien resulte víctima del hecho.

Cabe destacar que con las reformas realizadas por el Decreto 45-2016 del Congreso de la Republica el Artículo 157 del Código Penal reforzó las sanciones establecidas, siendo así que regula la misma situación que el Artículo 150 anteriormente citado, pero en este



Artículo las penas son más severas, ya que establece prisión de 3 a 5 años para quien cause lesiones por conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol.

3.5. Ordenamiento jurídico penal

El Estado de Guatemala se organiza para proteger y garantizar la vida de las personas y su familia, así como la integridad y seguridad de la persona, debiendo prever cualquier disposición administrativa que permita el cumplimiento de su principal objetivo y finalidad, no obstante las autoridades de tránsito carecen de políticas efectivas de supervisión y objetividad en el cumplimiento de sus funciones para resguardar la vida e integridad de las personas en transporte público, o en el tránsito vehicular, estimando de urgencia y necesario dictar legislativamente las medidas necesarias que sean drásticas para que los conductores de vehículos cumplan con proteger y resguardar la vida humana.

Los casos que regula el Artículo 489 del Código Penal en sus numerales 1 y 2 son de suma importancia para prevenir accidentes de tránsito, ya que estos hechos son por lo general cometidos previo a la conducción y por ende a provocar accidentes por lo que es el momento preciso para detenerlos y así evitar futuras tragedias.

1o. Quien en estado de ebriedad provoque escándalo o ponga en peligro o riesgo su seguridad propia o la de los demás. Si la embriaguez fuere habitual, el tribunal podrá aplicar la medida de seguridad que considere pertinente.

2o. Quien, en lugar público o abierto al público, o en lugares de reunión privados, de



cualquier especie, sea sorprendido en estado de alteración síquica por uso de drogas o sustancias tóxicas o estupefacientes.

El Artículo 157 del Código Penal indica la responsabilidad de los conductores refiriendo que serán sancionados con una multa de quinientos a cinco mil quetzales y privación de la licencia de conducir de uno a cinco años.

Quien condujere en vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes; así como también; quien condujera el vehículo de motor con impericia.

El accidente de tránsito es: “ocasionado por exclusiva responsabilidad del hombre, quien, como usuario de la vía pública, se descuida, no ha sido debidamente educado o bien vulnera las normas que son íntegramente conocidas por él, se ha demostrado que esto no es cabalmente así”.²²

Las infracciones refieren a la transgresión o violación de una norma jurídica, por parte de la persona que ocasiono el delito en el accidentes, en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en esta ley y sus reglamentos, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos. De conformidad con la definición de la Ley el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial.

²²Cabanellas, Guillermo. *Diccionario jurídico elemental*. Pág. 205.



En la presente discusión sobre las medidas punitivas y su aplicación en la legislación guatemalteca, se resalta la ineficacia de la inhabilitación como sanción efectiva. La inhabilitación, que implica privar a una persona de ciertos derechos y acciones, no se aplica adecuadamente en Guatemala debido a la impunidad y la corrupción que prevalecen en el sistema judicial. Este problema es un reflejo de una sociedad que no percibe consecuencias reales por sus acciones, especialmente en el ámbito del tránsito.

El sistema guatemalteco, aunque contempla la conversión de penas en su Artículo 26 del Código Procesal Penal, no aplica esta figura a los delitos de tránsito ni detalla cómo deben cumplirse estas conversiones. Esta laguna legal impide que se utilicen medidas alternativas que podrían ser más efectivas y rehabilitadoras, como el servicio comunitario o la terapia psicológica, especialmente en casos de infracciones de tránsito.

La gravedad de las consecuencias de los accidentes de tránsito subraya la necesidad de una mayor conciencia pública. Informar a la población sobre las repercusiones legales y personales de tales accidentes podría fomentar un comportamiento más responsable, como la contratación de seguros y una mayor cautela al conducir.

La legislación guatemalteca ha sido reformada para abordar la conducción bajo la influencia del alcohol, destacando la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial (Decreto 45-2016). Sin embargo, la falta de experiencia entre los conductores jóvenes y la velocidad excesiva siguen siendo factores críticos en los accidentes de tránsito.



CAPÍTULO IV

4. Promoción de medidas punitivas garantes de la seguridad vial guatemalteca

Los accidentes, en gran número, pueden evitarse si cambia la actitud del conductor. La seguridad en las carreteras precisa que comprendamos cuánto nos afecta, porque todos podemos vernos involucrados en un accidente de tráfico. Y en la gran mayoría de los accidentes se demuestra que el factor humano es el más relevante: desde despistes, hasta infracciones por superar el límite de velocidad o por no respetar las señales.

El 75% de los accidentes son causa del factor humano, ya que es el hombre quien cambia constantemente su estado físico y emocional. El 20% de los accidentes se deben al factor mecánico el cual se refiere a todas las fallas que el vehículo pueda presentar como por ejemplo: frenos, dirección, etc. El restante 5% se debe al factor medio ambiente, el cual se refiere a tráfico, carretera, clima, etc.

Hay ciertas medidas de seguridad vial que debemos respetar. Al momento de los hechos, se dan muchas explicaciones (algunas más acertadas y realistas que otras) que suelen poner siempre a la víctima de los accidentes en la primera persona. Rara vez se analiza la conducta en el tránsito teniendo empatía y respeto por el otro sin tomar en cuenta la importancia que ofrece un seguro para autos.

Uno de los principales objetivos de la seguridad vial es reducir el riesgo para conductores



y peatones, y hacer de la nuestra una ciudad más ordenada, a través de programas y talleres especializados en enseñanza para evitar accidentes de tránsito, tales como responsabilidad del peatón, señales de tránsito, vía pública, tipos de señales; preventivas, de restricción, informativas y temporales, uso del cinturón de seguridad, etc.

En los accidentes de tránsito el bien jurídico protegido es el colectivo o social, que consiste en la seguridad en la vía pública, esto significa que en los intereses colectivos se incluyen otros como la vida, integridad, salud, etcétera; se sabe que las multas por exceso de velocidad suelen ser las más habituales y frecuentes en las carreteras, por no cumplir los límites de velocidad, pasarse un semáforo en rojo, alguna señal, o cualquier medida de seguridad vial que pueda ocasionar algún accidente, el castigo va depender de la gravedad de la falta en el accidente y los daños causados hacia terceros.

La mayor parte de los delitos por accidentes, sanciona una conducción anómala o incorrecta, que bien es realmente insegura, esto es que genera una inseguridad en tránsito vial, existen otras dos figuras relacionadas con el tránsito vial, por un lado el delito de negativa por parte del conductor a someterse a un control de alcoholemia o drogadicción, por otro lado, la creación de un grave riesgo para la circulación mediante determinadas conductas.

La materia de tránsito y seguridad vial, tiene por objetivo, los siguientes:

- La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y



la conducción de semovientes;

- La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;
- El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria;
- La formación de conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales;
- El establecimiento de ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosenométricas y físicas de los conductores;
- El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial;
- Disponer la implantación de requisitos mínimos de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial;



- La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública;

La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales; y,

El establecimiento de programas de aseguramiento a los ciudadanos, atención a víctimas, rescate de accidentados y mejora en los servicios de auxilio.

Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencias, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y más disposiciones de tránsito, o de órdenes legítimos de las autoridades y agentes a cargo de su control y vigilancia, la infracción es transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de la ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden.

En lo civil, la infracción de lo obligatorio permite reclamar la ejecución forzosa; y cuando no sea posible esta, se traduce en un resarcimiento de daños y perjuicios. En lo Penal, son infracciones los actos imputables sancionados por las leyes penales y se divide en delitos y contravenciones, y para los delitos de tránsito estos se sujetaran a la ley de tránsito vigente.

La acción, es el ejercicio de una potencia como la voluntad; es efecto de hacer como una



acción humanitaria; es actividad, movimiento, dinamismo, toda la vida y la actividad del hombre es acción, pero tiene un tratamiento específico en las ramas jurídicas, donde repercute de manera trascendente, pues es una manifestación positiva o externa del obrar como acto y opuesto a omisión, la acción no es sino el derecho de pedir en juicio lo que a uno se le debe, según los danos ocasionados por el conductor móvil del accidente de tránsito.

La omisión, en el derecho penal, es infracción penal cometida por haber dejado voluntariamente de hacer alguna cosa que la ley manda realizar; de esta manera, en el campo criminal, unas veces es antijurídico hacer lo que no se debe; y otras, y con iguales consecuencias, dejar de hacer lo que se debe, en la omisión hay manifestación de voluntad, pero puede no haber realidad o movimiento alguno exterior, por ejemplo: el que ocasiona un accidente de tránsito y no da el auxilio necesario a la víctima provocando su muerte; casi todos los delitos pueden cometerse por omisión: el que no auxilia a quien puede socorrer; el que abandona.

La negligencia, al conducir un vehículo, es la falta de diligencia y cuidado debidos; en el Derecho Penal es delito o falta consistente en omitir, en forma no intencionada, la realización de un acto que debía realizarse, en el caso de accidentes de tránsito por imprudencia o negligencia.

Resulta interesante analizar la imprudencia, porque nos parece que es la que se adapta a los delitos de tránsito. Sabemos que imprudencia es omisión de la diligencia debida por haber dejado de hacer alguna cosa que la ley y la moral mandan; y es negligencia



inexcusable y punible por olvido o desdén de las precauciones que la cautela vulgar aconseja y que de mediar malicia, constituiría delito, cuando se realiza con dolo. Así como también la impericia, que integra una de las formas de culpa, junto con la imprudencia y negligencia; así, según un aforismo latino: la impericia se considera como culpa. La impericia es la falta de conocimiento o de la práctica, como la torpeza o la inexperiencia.

Los accidentes de tránsito traen consecuencias fatales y personas lesionadas, además de millonarias pérdidas materiales, sin embargo, poco o nada hacen las autoridades para frenar esa macabra tendencia pues las municipalidades y empresas que venden automóviles lucran con el incremento de rodados y entrega de licencias de conducir.

A causa de los accidentes de tránsito por año, en el planeta Tierra, 20 a 50 millones de personas reciben lesiones corporales, de ellas, 5 millones sufren discapacidades permanentes, más de la mitad de los muertos tienen entre 15 y 40 años; y muchos seguramente eran el sostén económico de su familia, sin mencionar el daño emocional a sus seres queridos, todo eso perdido en un instante.

Estas cifras alarmantes concluyen en que más del 10% de las camas de los hospitales del mundo, en este momento estén ocupadas por accidentados en el camino. En Guatemala los accidentes de tránsito son por la imprudencia de los conductores, que de manera irresponsable ingieren bebidas alcohólicas a sabiendas que no pueden conducir, esto ocasiona las lesiones graves a peatones u otros vehículos, lo que se estipula que pasa a ser un problema legal de manera penal, bajo el delito que las normas penales constituyen.



4.1. Bien jurídico protegido

La vida es el derecho más importante para los seres humanos, la protección a la vida no solo trata de impedir la muerte de una persona, sino abarca las distintas formas de garantizar la seguridad de las personas en las tareas cotidianas de una sociedad.

El derecho a la vida está plasmado en el Artículo 3º; De la Declaración Universal de los Derechos Humanos: “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona, en el Artículo 3 de la Constitución Política de la República “El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona.” En ese sentido, el gobierno de cualquier país es el responsable de formular políticas públicas que garanticen el derecho a la vida.

El derecho a la vida: es el que tiene cualquier ser humano por el simple hecho de existir y estar vivo; se considera un derecho fundamental de la persona. La vida tiene varios factores; la vida humana en sus formas corporales y psíquicas, la vida social de las personas por medio de la cual estos realizan obras en común y la vida de la naturaleza que relaciona a los seres humanos con las demás especies vivientes.

El libre tránsito y la movilidad: al ser el objetivo principal de este cuerpo legal la regulación de un derecho fundamental como lo es el del libre tránsito, es necesario determinar que el ámbito de aplicación va más allá de la regulación de los vehículos del transporte automotor, puesto que constituye un elemento fundamental para el desarrollo económico del país.



El Estado debe dar las garantías necesarias para el libre tránsito y la movilidad de vehículos en cuanto esta se refiere a correcto mantenimiento de carreteras y señalizaciones adecuadas para proteger la integridad física de los peatones como conductores.

La seguridad vial, como es y debe ser política de Estado, representa la necesidad de modificar aquellos comportamientos y conductas presentes en la movilidad en la vía pública, puesto que, si hay un lugar en el que la sociedad debe participar activamente y con responsabilidad, es precisamente en el de la seguridad vial.

4.2. La vida e integridad de la persona

La seguridad vial no es solamente una cuestión de cifras, sino que estas nos deben llamar a la reflexión de que cada número, cada dato, cada indicador, es una vida humana, es un niño huérfano, una joven truncada en su futuro prometedor o una persona lisiada de por vida. En un accidente de tránsito, nuevamente son las personas más vulnerables las que corren mayor riesgo de muerte o lesión, como ser los niños, los adultos mayores o las personas con discapacidad.

Además las consecuencias posteriores al accidente pueden, y generalmente lo hacen, ocasionar otras tragedias humanas reflejadas en la imposibilidad de cubrir gastos médicos, o de generar ingresos para subsistir debido una lesión muy grave, lo cual afecta a los más pobres.



Los datos muestran que las fallas humanas son las que provocan más del 85% de los accidentes de tránsito, ello hace imperioso a las entidades del Estado centrarse en este aspecto, desde la formación de conductores y la obtención de licencias, una cualificación posterior a la licencia y una acreditación más rigurosa de conductores de buses extraurbanos, pasando por la implementación de medidas que reduzcan los riesgos de accidentes, como ser el uso de limitadores de velocidad: “todo ello bajo un control permanente, principalmente por parte de la Policía Nacional Civil en conjunto con la Policía Municipal de Tránsito, que asegure el cumplimiento de la normativa a través del sistema de denuncias y procesos administrativos sancionatorios”.²³

Las muertes por accidentes de tránsito en Guatemala son la segunda causa de muerte violenta, convirtiéndonos en el cuarto peor país en siniestros viales en Latinoamérica, con un promedio de ocho víctimas mortales diarias; un problema de salud pública, pues además de los fallecidos y lesionados hay guatemaltecos que sufren consecuencias para toda su vida, impactando incluso en los bolsillos de las familias.

Además, el costo que representa para el sistema de salud pública, debido a que según estimaciones regionales más del 50 por ciento del presupuesto de los hospitales, se destina para atención y recuperación de lesionados por causas de siniestros viales, que además de saturar hospitales, congestiona la vía pública, al INACIF y al sistema de justicia, de tal cuenta que la intervención del Estado, es por demás urgente.

²³Departamento de Tránsito. Policía Nacional Civil. **Boletín Estadístico**. Pág. 31



4.3. Forma mediata e inmediata de la seguridad de las personas

En Guatemala la ley reguladora de todo lo concerniente con el tránsito, los conductores, vehículos y vías terrestres es la Ley de Tránsito Decreto 132- 96 del Congreso de la República de Guatemala, así como su respectivo Reglamento, Acuerdo Gubernativo número 273-98, ambos cuerpos normativos han sufrido diversas reformas a lo largo de los años, siendo en el caso más importante, que atañe al presente trabajo de investigación, la creación de la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial en Guatemala, Decreto número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, que tiene como objeto implementar y controlar aspectos mínimos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte y el endurecimiento de las sanciones a imponer.

En el año 1996 el Congreso de la República de Guatemala, por interés social y del bien común, considerando garantizar el control del tránsito y la seguridad de las personas, por el crecimiento de la población, número de vehículos, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública; decretó la Ley de Tránsito, la que en su Artículo 4 establece: “es competencia del Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Transito, el ejercicio y aplicación de la misma ley, con el objetivo de contener los siniestros viales en el territorio nacional, ha fortalecido a las instituciones encargadas de impartir justicia en Guatemala, mediante la creación de leyes; con ello también ha fortalecido al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y demás entes que se encargan de velar por la seguridad vial en las carreteras, tratando que no sigan ocurriendo constantemente los accidentes de tránsito”.



El Código Penal, Decreto número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala; en el Artículo 157 regula la responsabilidad de conductores:

1. Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:
 - a) Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.
 - b) Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada. Serán sancionados con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente Artículo.

Como se puede observar en el anterior Artículo tipifica la responsabilidad de conductores en varios casos: Como manejar de forma imprudente o negligentemente. o manejar bajo efectos de alcohol, drogas o demás estupefacientes, pero nunca se prejuzga al sujeto activo o pasivo, al cual se le pueda adjudicar o imputar dicha responsabilidad.



Artículo 146. Lesiones gravísimas: “Quien causare a otra lesión gravísima, será sancionado con prisión de tres a diez años. Es lesión gravísima la que produjere alguno de los resultados siguientes:

- inutilidad permanente para el trabajo.
- Pérdida de un miembro principal o de su uso de la palabra.
- Pérdida de un órgano o de un sentido.
- incapacidad para engendrar o concebir”.

4.4. Supuestos delictivos

Los delitos contra la seguridad del tránsito son delitos que contiene la ley penal y son específicos de tránsito de vehículos, los cuales tienen un carácter preventivo: “pues son regulados con el fin de disminuir los delitos culposos por accidentes de tránsito”.²⁴

Un gran número de conductores guían sus vehículos bajo esas condiciones de ebriedad y la mayoría no son sorprendidos; y cuando lo son, si no logran llegar a un arreglo con los agentes de la Policía Nacional Civil, son consignados a los tribunales con informes policiales vagos e imprecisos, y por lo general no acompañan ninguna prueba al respecto

²⁴ Zafaronni, Raúl Eugenio. **Op. Cit.** Pág. 279.



de alcoholemia del encartado; razón por la cual en la mayoría de oportunidades se ordena la libertad inmediata del mismo, pues sólo se considera el hecho constitutivo de una infracción al Reglamento de Tránsito; imponiéndole la multa correspondiente.

La responsabilidad del conductor, comienza desde el momento del traslado de personas, animales o cosas, a través de un vehículo automotor, pues el conductor es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va a los mandos.

La acción de responsabilidad de conductores se encuentra regulada dentro los delitos contra la seguridad del tránsito del Código Penal, por lo que viene a constituirse como un delito propiamente el cual tiene una pena principal como la multa y una pena accesoria como la privación de la licencia de conducir por el tiempo que estime el juzgador.

Entre los elementos de la acción del delito de responsabilidad de conductores, podemos encontrar al sujeto activo de la acción quien es conductor o piloto del vehículo que se encuentra involucrado en un hecho de tránsito, o bien, el propietario del vehículo que se encuentra involucrado en el hecho de tránsito.

En algunos hechos de tránsito, cuando existen dos vehículos involucrados, resultan siendo sujeto activo como sujeto pasivo al mismo individuo, a continuación se describen los elementos del delito de responsabilidad de conductores:

- Se requiere un resultado material, manejar o conducir el vehículo automotor bajo influencia de bebidas alcohólicas (estado de ebriedad), fermentadas, fármacos,

drogas toxicas o estupefacientes; o, manejar o conducir un vehículo con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, de tal forma que ponga en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir.

- El acto inicial debe ser lícito.
- Se requiere una determinada conducta por el agente.
- De la pena por causa de accidente de tránsito: El término pena deriva del latín poena y posee una connotación de dolor causado por un castigo. La pena es el medio con que cuenta el Estado para reaccionar frente al delito, expresándose como la restricción de derechos del responsable, la pena también se define como una sanción que produce la pérdida o restricción de derechos personales, contemplada en la ley e impuesta por el órgano jurisdiccional, mediante un proceso, al individuo responsable de la comisión de un delito.

En la actualidad, más que un castigo la pena se concibe como una forma de mantener y restaurar el derecho vigente, y por ende la paz y tranquilidad social; la que se impone con el objeto de prevenir más actos delictivos; la advertencia de sancionar a quienes los cometan; para la reeducación del infractor penal y para reparar las consecuencias del ilícito cometido. El Código Penal en los Artículos 41 y 42 establece dos clases de penas:

- Las penas principales: La pena de muerte, la de prisión, el arresto y la multa.
- Las penas accesorias: inhabilitación absoluta, inhabilitación especial, comiso y pérdida de los objetos o instrumentos del delito, expulsión de extranjeros del territorio nacional, pago de costas, y gastos procesales, publicación de la sentencia y todas aquéllas que otras leyes señalen.

Esta división es una supervivencia de la clasificación de las infracciones penales en crímenes y delitos, lo que ya no tiene mayor sentido al haber sido suprimida esa diferencia, pues todas las legislaciones modernas tienden a unificar las penas privativas de libertad.

El derecho penal de tránsito es una de las áreas en donde con mayor intensidad se ha planteado el problema de las penas cortas privativas de libertad. La gran cantidad de delitos de tránsito ha extendido la aplicación del derecho penal a gran número de delincuentes para los que es inadecuada la organización tradicional de las penas de prisión; pues las mismas no cumplen la función reeducadora que supuestamente debe cumplir y por el contrario tiene todos los inconvenientes de la cárcel.

Ante los problemas planteados por estas penas cortas privativas de libertad, se ha intentado buscar sustitutivos penales que permitan lograr los fines generales y especiales de prevención, sin aquellos efectos nocivos señalados para las penas privativas de libertad.



Se ha dicho que la utilización abusiva de una sanción devalúa sus efectos, por lo que la pena de privación de la libertad debe ser reservada únicamente para aquellos conductores cuyo comportamiento se identifique en un desprecio flagrante de la seguridad de otras personas.

Las penas preventivas de libertad no parecen haber dado el resultado que se esperaba en los delitos de tránsito; y hoy se pone seriamente en duda su eficacia frente a estos hechos. Optándose por la aplicación de sanciones pecuniarias o directamente relacionadas con el tránsito de vehículos, como puede ser la retirada definitiva o temporal del permiso o licencia de conducir.

No se puede dejar de tener en cuenta la posibilidad de la aplicación del beneficio de la suspensión condicional de la pena y el perdón judicial, con lo cual la imposición de estas penas de prisión prácticamente queda desfigurada restándole de esta forma parte de su eficiencia intimidativa, ya que en raros casos se llegaría a ingresar a prisión, lo que por otra parte no parece deseable por las razones ya expuestas.

Además de las penas principales antes mencionadas, se establecen las penas accesorias que son las que se derivan de la imposición de las principales, aunque no necesariamente.

Según el Artículo 42 del Código Penal, son penas accesorias: La inhabilitación absoluta, inhabilitación especial, comiso y pérdida de los objetos o instrumentos del delito, expulsión de extranjeros del territorio nacional, pago de costas' y gastos procesales,



publicación de la sentencia y todas aquéllas que otras leyes señalen, en algunas legislaciones la inhabilitación se contempla como una pena principal, en Guatemala según el Artículo 42 del Código Penal, es una pena accesoria y puede ser absoluta o especial.

El Artículo 56 del Código Penal, establece lo siguiente: La inhabilitación absoluta comprende.

- La pérdida o suspensión de los derechos políticos.
- La pérdida del empleo o cargo público que el penado ejercía, aunque proviniera de elección popular.
- La incapacidad para obtener cargos, empleos y comisiones públicos.
- La privación del derecho de elegir y ser electo.
- La incapacidad de ejercer la patria potestad y de ser tutor o protutor.

También se puede hacer referencia dentro de este capítulo las consecuencias originadas de los accidentes de tránsito, las cuales son jurídicas y legales. Como consecuencias jurídicas y legales de un accidente de tránsito se encuentra la comisión de uno o más delitos tipificados en el Código Penal de Guatemala.



El delito es definido como una conducta acción u omisión típica, antijurídica y culpable a la que corresponde una sanción denominada pena con condiciones objetivas de punibilidad. Supone una conducta infractora de derecho penal, es decir, una acción u omisión tipificada y penada por la ley.

Dicha definición hace reflexionar sobre la importancia de analizar detenidamente las causas de un accidente de tránsito; pues al momento de ocurrir éste no hay distinción entre sujeto activo y sujeto pasivo; si existe eximente o agravante o se da por puro caso fortuito.

A manera particular, se considera muy injusto tipificar como delito un accidente de tránsito, puesto que no se tiene la intención, culpa o dolo de provocar un daño o lesión; por lo que el delito para el presente caso, es una acción inconstitucional y violatoria de los derechos humanos.

Los delitos en que se puede incurrir en un accidente de tránsito, según el Código Penal son:

- Los delitos de lesiones, Artículo 144.

- Lesiones gravísimas, Artículo 146.

- Lesiones graves, Artículo 147.



- Lesiones leves, Artículo 148.

- Lesiones culposas, Artículo 150.

- Responsabilidad de conductores Artículo 157.

- Responsabilidad de otras personas, Artículo 158.

- Homicidio, Artículo 123.

- Homicidio culposo, Artículo 127.

Por lo que, de acuerdo a cada delito en que se incurra, según la gravedad del accidente de tránsito, así van a ser las consecuencias legales para el conductor o persona a quien se le encuentre culpable del hecho, siendo las consecuencias en este caso las penas o sanciones que se impongan.

4.5. Similitudes entre los delitos culposos y delitos dolosos

En relación a las similitudes entre los delitos culposos y delitos dolosos, en ninguno de los ámbitos sean estos legal o doctrinal, existe alguna similitud en los conceptos de dolo y culpa, que dicho sea de paso, en el título anterior ya se establecieron las diferencias existentes entre uno y otro, así mismo se puede establecer que con relación a sus características, elementos o clasificaciones, no existen tampoco alguna similitud.



Sin embargo, es de hacer notar que en ambos tipos de delitos, si hay ciertas rasgos que deben relacionarse en el presente artículo, ya que si se mira desde el punto de vista de los resultados que ocasiona un delito sea este culposos o doloso, si se puede encontrar similitudes entre ambos, no obstante que en el caso de los delitos dolosos, en su mayoría el resultado es más grave que en el caso de los delitos culposos; pero en ambos existe un agravio que se ocasiona a otra persona o personas, de aquí radica una similitud entre ellos, en el resultado dañoso ocasionado a la sociedad. Así mismo en el código penal guatemalteco, se han tipificado varios delitos culposos, por lo que la legislación impone sanciones y penas a los sujetos activos de este tipo penal de delitos, y no únicamente castiga a los autores de delitos dolosos.

Entonces, en resumen y a criterio del sustentante, con relación a los delitos dolosos y delitos culposos, las similitudes existentes entre ellos, las encontramos en el resultado que provocan (un mal o un daño), y que ambos tipos de delitos están castigados por la legislación guatemalteca. Los delitos culposos ha sido relegado a segundo plano por debajo de los delitos dolosos, en virtud de tomarse en cuenta que en los primeros no existe intención por parte del sujeto activo en causar el daño, y por ende no existe un grado de peligrosidad de dicho agente.

Al contrario de los delitos dolosos, en los que sí existe el ánimo e intención del sujeto activo incluso antes de ejecutarlo. En los delitos culposos, las penas y sanciones son más leves que en los delitos dolosos, lo que permite salidas alternas a los procesos penales en los que un sindicado está ligado a proceso por algún delito culposo.



En los procesos penales relacionados a delitos culposos, es muy difícil para los órganos encargados de impartir justicia, establecer si existió o no culpa por parte del sujeto activo, lo que en muchas ocasiones trae consigo, que se victimice innecesariamente a dicho sujeto activo.

Para garantizar la seguridad vial en Guatemala, es crucial implementar medidas punitivas efectivas y bien estructuradas. La alta incidencia de accidentes de tránsito, que resultan en numerosas muertes y lesiones graves, subraya la necesidad de acciones contundentes y bien dirigidas.

La responsabilidad del conductor es un aspecto central, dado que más del 85% de los accidentes se deben a fallas humanas. Por ello, es esencial mejorar la educación y formación de los conductores, no solo al momento de obtener la licencia, sino también a través de programas de cualificación continua. Las leyes existentes, como la Ley de Tránsito y la Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, deben aplicarse rigurosamente, con especial énfasis en la regulación de la velocidad y el endurecimiento de sanciones.

Las consecuencias de los accidentes de tránsito van más allá de las pérdidas humanas. Afectan de manera desproporcionada a los más vulnerables y a las familias de bajos ingresos, que enfrentan dificultades económicas significativas debido a los gastos médicos y la incapacidad para trabajar. Además, los accidentes de tránsito ejercen una presión enorme sobre el sistema de salud pública, consumiendo más del 50% del presupuesto hospitalario y saturando los servicios de salud y el sistema de justicia.



Para abordar estos desafíos, las sanciones deben ser proporcionales al daño causado. Las multas y la suspensión de licencias son fundamentales, pero también es necesario considerar penas alternativas, como el servicio comunitario, que pueden ser más efectivas para la rehabilitación y la prevención de reincidencias. La inhabilitación debe aplicarse de manera estricta y controlada para garantizar su efectividad.

Es crucial aumentar la conciencia pública sobre las consecuencias de los accidentes de tránsito a través de campañas de concienciación que informen sobre las repercusiones legales y personales. La cooperación y supervisión entre la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito deben fortalecerse para asegurar el cumplimiento de las normativas de tránsito.

Aunque los delitos culposos y dolosos difieren en la intención, ambos resultan en daño a la sociedad y deben ser tratados con la seriedad correspondiente. Las penas para delitos culposos deben ser justas y disuasorias, pero también deben considerar la falta de intención deliberada, enfocándose en la prevención y la corrección de comportamientos negligentes.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Para garantizar la seguridad vial en Guatemala, es fundamental implementar medidas punitivas efectivas y bien estructuradas, dirigidas a abordar los factores principales de los accidentes de tránsito: impericia, imprudencia, negligencia del piloto, y la conducción bajo los efectos de alcohol o estupefacientes. Estos accidentes no solo causan muertes, lesiones y daños a la propiedad, sino que también limitan la libre locomoción de los vecinos e interrumpen sus actividades rutinarias.

La conducción en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes es particularmente peligrosa, ya que limita la capacidad de maniobra del conductor y es un factor determinante en la ocurrencia de accidentes de tránsito. La falta de aplicación de la Ley de Tránsito por parte de las autoridades, así como el desconocimiento de conductores y peatones, contribuyen significativamente al aumento de accidentes y muertes en las carreteras guatemaltecas.

La educación vial es esencial para la población en general y, particularmente, para los propietarios de vehículos automotrices y de carga pesada. Las autoridades encargadas de la investigación y control del tránsito deben promover y aplicar la educación vial para crear una cultura de respeto y responsabilidad al volante.

Para abordar estos desafíos, es crucial mejorar la formación de los conductores y realizar una cualificación continua. También las sanciones deben ser proporcionales al daño causado y considerar la falta de intención, esto de conformidad con la siguiente propuesta de reforma de la Ley Para el Fortalecimiento de Seguridad Vial.





ANEXOS

DECRETO

NÚMERO 45-2016

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala, el Estado garantiza y protege la vida humana, así como la seguridad de las personas, debiendo contar para ello con un conjunto de leyes coherentes que garanticen la seguridad y estabilidad.

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala, se reconocen de utilidad pública, y por tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, lo que implica la necesidad del Estado de tomar las medidas que propicien el fortalecimiento de actividades económicas en beneficio de la colectividad.

CONSIDERANDO:

Que, debido a los percances ocurridos en los últimos meses, ocasionados por vehículos de transporte colectivo y de carga en todo el territorio nacional, los cuales han enlutado a cientos de familias guatemaltecas, se evidencia la falta de control sobre vehículos de transporte colectivo de pasajeros y de carga, por lo que se hace necesaria la aprobación de leyes que contribuyan al fortalecimiento de la seguridad vial.

POR TANTO:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el Artículo 171 literal a) de la Constitución



Política de la República de Guatemala,

DECRETA:

LEY PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTICULO 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país.

Artículo 40. Suspensión de la licencia de conducir. El Departamento de Tránsito o la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito podrá suspender la licencia cuando su titular haya sido amonestado administrativamente, de conformidad con lo regulado en el reglamento de la presente Ley, o multado administrativamente tres (3) veces por infracciones 'cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción. La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijará de seis (6) meses a un (1) año.

Artículo 150. Lesiones culposas. Quien causare lesiones por culpa, aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres (3) meses a dos (2) años. Si el delito fuere ejecutado al conducir vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además de una multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) Quetzales, suspensión de la licencia de conducir de seis (6) meses a dos (2) años. Si el delito fuere causado por pilotos de transporte colectivo o de carga, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de tres (3) a cinco (5) años y cancelación de la licencia de conducir de seis (6) meses a tres (3) años o por el tiempo que dure la condena. En caso de reincidencia, la sanción de prisión y cancelación de la licencia se



duplicará."

Artículo 157. Responsabilidad de conductores. Será sancionado con multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25.000.00) Quetzales y cancelación de licencia de conducir de tres (3) meses a cinco (5) años a:

1. Quien condujere un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes.
2. Quien condujere un vehículo motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad o zozobra públicas, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.



ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98

TITULO VI

INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO UNICO

Artículo 180. MULTA DE CIEN QUETZALES. Se aplicara multa de cien quetzales, en los casos que siguen:

1. Por no tener las motocicletas, el equipamiento básico en óptimas condiciones de funcionamiento.
2. Por no respetar las señales de tránsito siguiente:
 - No vehículos.
 - Silencio.
 - Ceder el paso.
 - No virar o girar a la derecha.
 - Virar a la derecha o izquierda.
 - Velocidad mínima; y,
 - Siga de frente.
3. Por circular en el arcén sin causa justificada.
4. Por no facilitar la incorporación al tránsito a otros vehículos.



5. Por no utilizar las señales de tránsito correspondientes al virar o girar, cambiar de sentido, cambiar de carril, desacelerar y retroceder.
6. Por no respetar el derecho preferente a rebasar.
7. Por circular sin casco protector.
8. Por utilizar en casos no previstos en el presente reglamento, advertencias auditivas o avisos luminosos; y
9. Por conducir utilizando auriculares conectados y aparatos receptores o reproductores de sonido, o utilizando teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares.





BIBLIOGRAFÍA

ACEÑA VILLACORTA DE FUENTES, María del Carmen: **Educación Vial**, Guía para docentes, Primera Edición, Guatemala, 2007.

CABANELLAS, GUILLERMO. **Diccionario Jurídico Elemental**. Editorial Heliasta. Buenos Aires, Argentina. 1998.

CARBONELL, Miguel. **Elementos de la Técnica Legislativa**. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México. México. 2000.

DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA, edición Electrónica.

HARRIS, Marvin. **Medios de transporte**. Madrid: Ediciones SM, 2004.
<http://www.monografias.com/trabajos88/aspectos-psicologicos>. (Guatemala 2 de mayo de 2023).

<http://www.binasss.sa.cr/adolescencia/todas/Seguridad%20vial.pdf>. (Guatemala 2 de mayo del 2023).

<http://www.provial.gob.gt/#/scrollers/imageandtext>. (Guatemala 2 de mayo del 2023).

http://www.dtransito.gob.gt/senales_transito.htm. (Guatemala, 2 de mayo del 2023).

<http://www.oni.escuelas.edu.ar/olimpi99/interolimpicos/tránsito/.../fac-um.htm>. (Guatemala, 2 de mayo de 2023).

JIMÉNEZ GONZÁLEZ, Antonio. **Lecciones de Derecho Constitucional**. Parte Sustantiva. Ediciones Contables y Administrativas, S.A. México. 1985.

LENZI, Romina Natalia. **Transgresión y falta de internalización de las normas de tránsito en los jóvenes conductores**. Universidad Abierta Interamericana. 2010.
Manual del Conductor Profesional. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Buenos Aires, Argentina.

MORA ZARATE, Néstor Oswaldo. **Accidente de tránsito**, aspecto penal. Bogotá: Editorial Temis, 1975.

MORÁN, Felipe. **Accidente de tránsito, aspecto penal**. Bogotá: Editorial Temis, 1995.

OLANO VALDERRAMA, Carlos Alberto. **Tratado técnico jurídico sobre accidentes de circulación y materias afines**. Bogotá: Editorial Librería del Profesional, 2003.



OSSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**. Buenos Aires. Editorial Heliasta, 2000.

REBÓN, JORGE LUIS. **Problemas Jurídicos del Transporte Público e Individual de Pasajeros**.

TAMAYO, Jaramillo, Javier. **La Indemnización de Perjuicios en el Proceso Penal**. Medellín, Colombia: Biblioteca Jurídica Diké, 1998.

Legislación:

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

Código Municipal, del Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 17-73, 1973.

Código Procesal Penal, del Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 51-92, 1992.

Ley de Tránsito. Del Congreso de la República de Guatemala Decreto número 132-96, 1996.

Ley Para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Del Congreso de la República de Guatemala Decreto Número 45-2016, 2016.

Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, 1998 de La República de Guatemala.