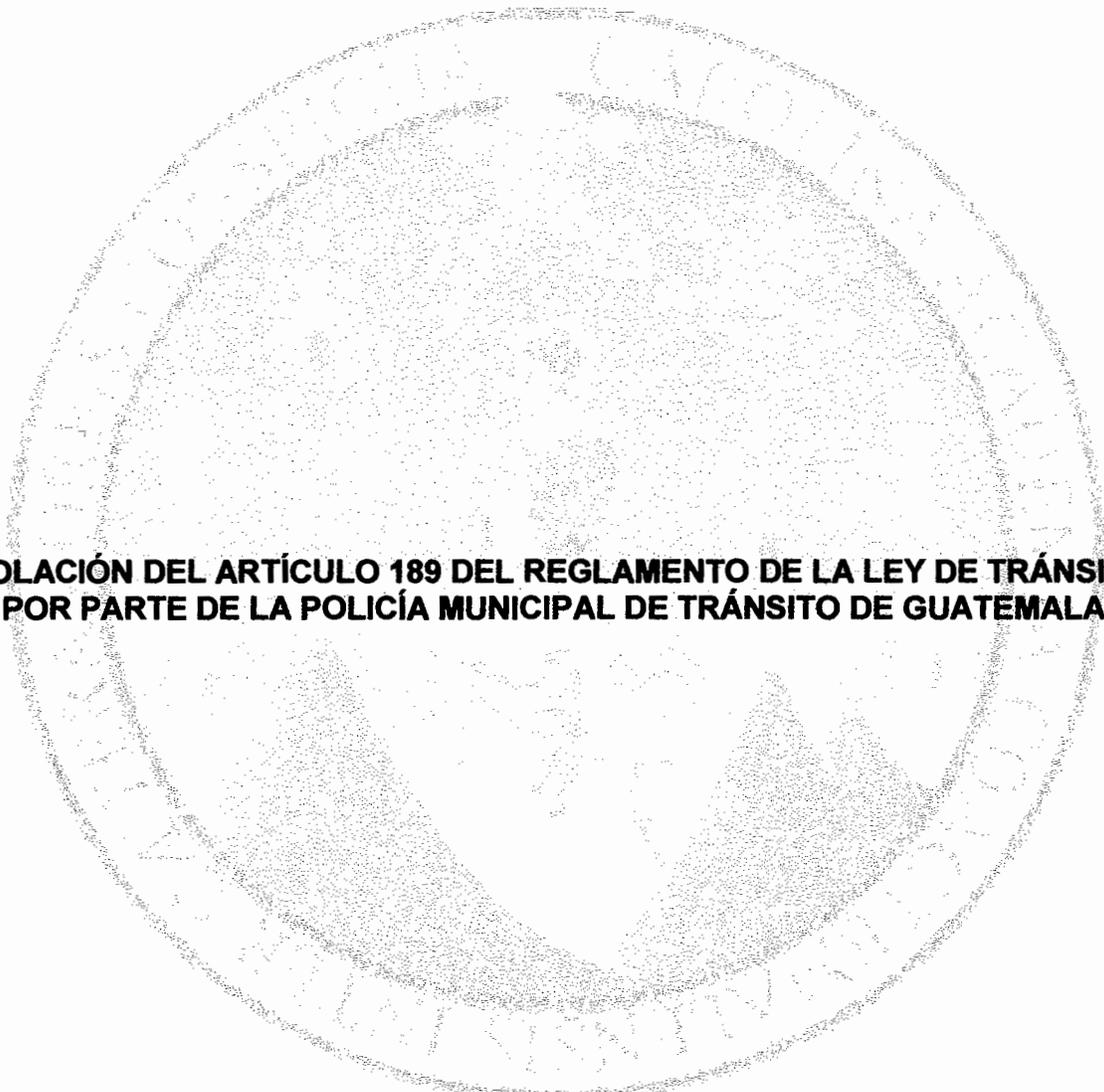


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**VIOLACIÓN DEL ARTÍCULO 189 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO
POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE GUATEMALA**

SANDRA PAOLA CANJURA TORRES DE SCHUMANN

GUATEMALA, JULIO DE 2011

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

**VIOLACIÓN DEL ARTÍCULO 189 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO
POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

SANDRA PAOLA CANJURA TORRES DE SCHUMANN

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, julio de 2011

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

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV: Br. Mario Estuardo León Alegría
VOCAL V: Br. Pablo José Calderón Galvez
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Licda. Eloisa Mazariegos Herrera
Vocal: Lic. Enexton Emigdio Gómez Meléndez
Secretario: Lic. Carlos Pantaleón Ascencio

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Juan Ramiro Toledo Álvarez
Vocal: Licda. María del Carmen Mansilla Girón
Secretario: Licda. Irma Leticia Mejjicanos

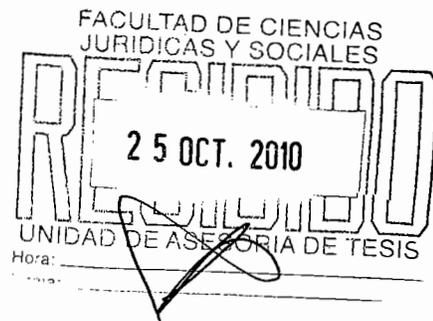
RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis” (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

LICENCIADA BEATRÍS LANELÍ TUNA GONZÁLEZ
ABOGADA Y NOTARIA
CUARTA CALLE 4-44 ZONA 9
Teléfono: 5715-9456



Guatemala, septiembre 16 de 2010.

Licenciado
Marco Tulio Castillo Lutín
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala -USAC-

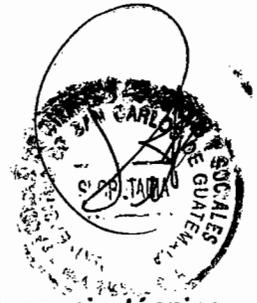


Licenciado Castillo Lutín:

Con el objeto de darle cumplimiento a lo dispuesto por esa Unidad, procedí a asesorar el trabajo de tesis de la Bachiller **Sandra Paola Canjura Torres de Schumann**, del tema intitulado **“VIOLACIÓN DEL ARTÍCULO 189 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE GUATEMALA”**, razón por la que a través del presente me permito manifestar:

1. El trabajo de tesis contiene aportes de carácter científico y técnico dentro del marco jurídico guatemalteco, específicamente en cuanto al área del derecho administrativo, aportando informaciones valiosas acerca del ejercicio de las funciones de tránsito por las municipalidades.
2. En el trabajo de investigación se evidencia la utilización de métodos y técnicas de investigación que ayudaron a la búsqueda de soluciones al problema planteado, de los cuales sobresale el método Inducción-deducción, ya que se partió del análisis del tema de manera particularizada para concluir en razonamientos generales.
3. En cuanto a la forma de redacción del contenido de la tesis, es la correcta y adecuada, habiendo desarrollado la sustentante una investigación consensuada para determinar

LICENCIADA BEATRÍS LANELÍ TUNA GONZÁLEZ
ABOGADA Y NOTARIA
CUARTA CALLE 4-44 ZONA 9
Teléfono: 5715-9456



si la hipótesis planteada era falsa o verdadera. Además, utilizó un lenguaje técnico jurídico aceptable.

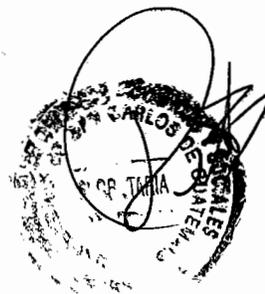
4. Considero que el presente trabajo de tesis, constituye un aporte científico en cuanto a las aportaciones de la sustentante, pues se trata de la inobservancia de una norma vigente, que su no aplicación vulnera derechos fundamentales consagrados constitucionalmente.
5. Es importante resaltar que las conclusiones a las que arribó la sustentante, son válidas, principalmente en cuanto a la observancia y cumplimiento de lo descrito en el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito por parte de las autoridades de tránsito de la Ciudad de Guatemala.
6. En cuanto a la bibliografía utilizada, es importante indicar que la misma es la adecuada para cada uno de los temas desarrollados en la presente investigación.

Por lo anteriormente expuesto, opino que el presente trabajo cumple con los requisitos exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual emito DICTAMEN FAVORABLE.

Me suscribo muy atentamente;


Licda. Beatrís Lanelí Tuna González
Abogada y Notaria
Colegiada No. 5,850

*Licda. Beatrís Lanelí Tuna González
Abogada y Notaria*



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, dieciséis de noviembre de dos mil diez.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) JOSÉ ROCAEL ESTEBAN CASTILLO, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante SANDRA PAOLA CANJURA TORRES DE SCHUMANN, Intitulado: "VIOLACIÓN DEL ARTÍCULO 189 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE GUATEMALA".

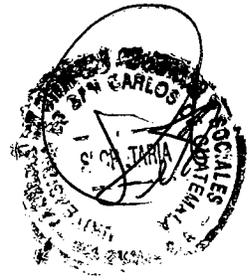
Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, 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, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


LIC. MARCO TULIO CASTILLO LUTÍN
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc. Unidad de Tesis
MTCL/sllh.

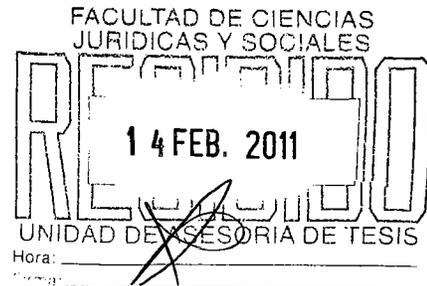


LICENCIADO JOSÉ ROCAEL ESTEBAN CASTILLO
ABOGADO Y NOTARIO
13 CALLE 18-05 ZONA 1
TELEFONO 5515-3820



Guatemala, febrero 10 de 2011.

Licenciado
Carlos Castro Monroy
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala -USAC-



Licenciado Castro Monroy:

Con fundamento en la designación recaída en mi persona por medio de la resolución de fecha dieciséis de noviembre de dos mil diez, ordenado por esa Unidad procedí a revisar el trabajo de tesis de la estudiante: **Sandra Paola Canjura Torres de Schumann**, del tema intitulado **“VIOLACIÓN DEL ARTÍCULO 189 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE GUATEMALA”**, razón por la que a través del presente me permito manifestar:

- a) El trabajo de tesis revisado contiene aportes de carácter científico y técnico dentro del marco legal guatemalteco, utilizando la sustentante un lenguaje altamente técnico-jurídico sobre el tema investigado.
- b) La metodología y técnica de investigación utilizada en el presente trabajo evidencia la puesta en práctica de métodos y técnicas de investigación que ayudaron a la búsqueda de soluciones al problema planteado.
- c) Con relación a la redacción del contenido de la tesis, es correcta y adecuada, habiendo utilizado la sustentante un lenguaje técnico jurídico, aceptable.
- d) La presente investigación es un tema de mucha importancia, ya que se analiza la violación de una norma contenida en un cuerpo legal.

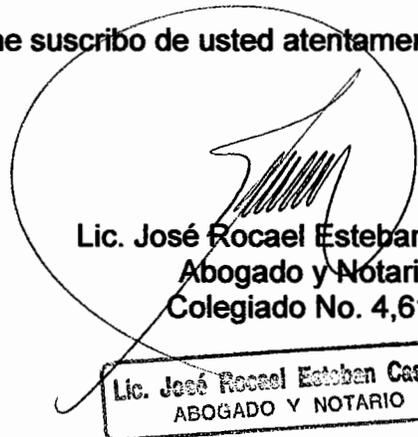
LICENCIADO JOSÉ ROCAEL ESTEBAN CASTILLO
ABOGADO Y NOTARIO
13 CALLE 18-05 ZONA 1
TELEFONO 5515-3820



e) Las conclusiones y recomendaciones a las que llegó la sustentante, son un buen aporte en el estudio y análisis de este tema, la bibliografía utilizada es adecuada para cada uno de los temas abordados, que incluye fundamentación en autores nacionales y extranjeros.

Tomando en cuenta lo anteriormente expuesto, considero que el presente trabajo cumple con los requisitos exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual emito DICTAMEN FAVORABLE.

Sin otro particular me suscribo de usted atentamente;



Lic. José Rocaél Esteban Castillo
Abogado y Notario
Colegiado No. 4,611

Lic. José Rocaél Esteban Castillo
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, trece de mayo del año dos mil once.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante SANDRA PAOLA CANJURA TORRES DE SCHUMANN, Titulado VIOLACIÓN DEL ARTÍCULO 189 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DE GUATEMALA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

CMCM/sllh.



DEDICATORIA



- A DIOS:** Por permitirme alcanzar este triunfo.
- A MIS PADRES:** Con todo mi amor, y agradecimiento por darme la vida y apoyarme en todos los momentos de mi vida.
- A MI ESPOSO:** El amor de mi vida, por su amor y comprensión.
- A MIS HIJOS:** A quienes amo con todo mi corazón.
- A MIS SUEGROS:** Por su apoyo incondicional.
- A MI FAMILIA:** Por su cariño y unión en todos los momentos de nuestra vida, en especial a mis hermanos, mi abuelita, mis tíos y primos.
- A LOS PROFESIONALES:** Lic. José Rocael Esteban Castillo, Licda. Beatris Lanéi Tuna González.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por forjarme en sus aulas.

ÍNDICE



Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. Delegación de autoridad de tránsito a las municipalidades	1
1.1. Definición de delegación	1
1.2. Características de la delegación.....	2
1.3. Clases de delegación	4
1.4. Competencia de la autoridad del tránsito	7
1.5. Facultades de la autoridad de tránsito.....	7
1.6. Delegación del ejercicio de las funciones de tránsito	9
1.7. Municipalidades con delegación de autoridad de tránsito	11
1.8. Delegación de tránsito a la Municipalidad de Guatemala.....	16
1.9. Características de la delegación de autoridad de tránsito	20

CAPÍTULO II

2. La educación para la seguridad vial y movilidad segura en Guatemala.....	23
2.1. Los accidentes de tránsito a nivel mundial	24
2.2. Los accidentes de tránsito en Guatemala	26
2.3. Factores de riesgo en la accidentalidad	27
2.4. Los jóvenes y la seguridad vial.....	33
2.5. Los cuatro grandes factores de riesgo	35
2.6. Educación para la seguridad vial.....	42

CAPÍTULO III

3. Organización de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala	45
--	----



3.1. Antecedentes.....	45
3.2. Naturaleza.....	46
3.3. Objeto.....	46
3.4. Autoridad superior administrativa.....	47
3.5. Organización operativa.....	47
3.6. Organización administrativa.....	47
3.7. Academia de capacitación.....	48
3.8. Oficina de responsabilidad profesional.....	49
3.9. Juzgados de asuntos municipales de tránsito.....	49
3.10. Unidad de grúa y cepos.....	50
3.11. Régimen jurídico de la Policía Municipal.....	51
3.12. Régimen jurídico de la Policía Municipal de Tránsito.....	52

CAPÍTULO IV

4. Violación del Artículo 189 del Reglamento de Tránsito por parte de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala.....	55
4.1. Infracciones y sanciones en materia de tránsito.....	55
4.2. Amonestación y multas.....	58
4.3. Retención de documentos.....	59
4.4. Incautación de vehículos.....	59
4.5. Suspensión y cancelación de la licencia de conducir.....	60
4.6. Faltas y delitos.....	62
4.7. Inmovilización de vehículos.....	63
4.8. Ordenanzas municipales para la inmovilización de vehículos.....	64
4.9. Descuentos e intereses de las multas de tránsito.....	75



4.10. Medios de impugnación en materia de tránsito.....	75
4.11. Interpretación de las leyes.....	76
4.12. Incumplimiento del Artículo 189 del Reglamento de Tránsito.....	79
CONCLUSIONES.....	83
RECOMENDACIONES	85
BIBLIOGRAFÍA	87

INTRODUCCIÓN



Es de mi interés abordar el presente tema, precisamente por las violaciones a los principios constitucionales de seguridad jurídica, igualdad y debido proceso, ya que la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala en el ejercicio de las funciones de autoridad de tránsito que le fueron delegadas, no cumple con otorgar el descuento que establece el Reglamento de Tránsito para el pago de la multa de los cepos, en virtud que estos se cancelan de forma inmediata para la liberación del vehículo.

Al no aplicarse el descuento del 25% por las multas impuestas en la colocación de cepos, la Policía Municipal de Tránsito está incumpliendo con la aplicación del Reglamento de Tránsito.

Por ello, con la finalidad de establecer la invalidez o validez de esa hipótesis, se planteó como objetivo establecer la violación e incumplimiento del orden jurídico guatemalteco en cuanto a la norma contenida en el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito, por parte de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, con lo que se está vulnerando y quebrantando un derecho preestablecido en beneficio de la ciudadanía, al actuar y tomar decisiones contrarias a las normas jurídicas y preceptos constitucionales contenidos en la norma antes referida.

En la realización de este trabajo se emplearon los métodos analítico y sintético, que permitieron analizar por separado cada una de las normas que interesaban a esta investigación, así como la estructuración de cada uno de los temas; también se utilizaron los métodos inductivo y deductivo, mediante la inducción se estudió los aspectos doctrinarios que sustentan la jerarquía normativa y el cumplimiento de la ley para determinar si estos deben ser aplicables para evitar las violaciones a los derechos

individuales establecidos en la Constitución Política de la República de Guatemala, así como el uso de las distintas técnicas de investigación, como la bibliográfica.



El marco teórico se inicia con el primer capítulo abordando el tema de la delegación de autoridad de tránsito a las municipalidades, en ese sentido se expone el ordenamiento jurídico que contempla dicha modalidad dentro de la administración pública, sus características y facultades; el segundo capítulo, trata el tema de la educación para la seguridad vial y movilidad segura en Guatemala, con el objeto de poner de manifiesto la importancia de dicho tema, donde los niveles de accidentalidad presentan cifras alarmantes que van en aumento; en el tercero se desarrolla el tema de la organización de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala; el cuarto capítulo desarrolla el punto medular de la investigación, para tal efecto, se tratan los temas relacionados con los preceptos jurídicos de la administración, el derecho de defensa y el debido proceso, que constituyen el fundamento teórico en que descansa dicho análisis.

Hoy día no se puede permanecer ajeno ante las transgresiones de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, que sobrepone sus intereses económicos hacia los administrados, lo cual requiere protección jurídica, en virtud de existir arbitrariedad y errónea aplicación de la Ley.

CAPÍTULO I



1. Delegación de autoridad de tránsito a las municipalidades

1.1. Definición de delegación

Meza Duarte, citado por el licenciado Calderón Morales, dice: "Es el acto procesal por el cual el órgano superior traslada su competencia normal a un órgano inferior en un caso determinado..."¹

De acuerdo con la definición doctrinaria del licenciado Castillo González: "Es la transferencia del ejercicio de autoridad, reconocida por ley, para el cumplimiento de actividades e incluso, la toma de decisiones..."²

González Navarro, citado por el profesor Alli Turrillas, señala que delegación es: "La transferencia revocable del ejercicio de determinadas competencias administrativas que, mediante acto administrativo dictado por motivos de oportunidad, se realiza a favor de órganos inferiores por aquel órgano que, habiéndolas recibido directamente de la norma jurídica, no por delegación, está autorizado a ello por la misma o por otra distinta".³

¹ Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I.** Pág. 135

² Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo guatemalteco.** Pág. 271

³ Alli Turrillas, Juan-Cruz. **La profesión militar: Análisis jurídico tras la ley 17/1999, de 18 de mayo, reguladora del personal de las fuerzas armadas.** Pág. 573

De las definiciones analizadas puedo aseverar que dentro del derecho administrativo, la delegación es la traslación de la competencia del ejercicio de una función administrativa, por un ente u órgano superior al cual se le atribuyó en principio, a otro de nivel inferior o distinta naturaleza, siempre que esté prevista dicha posibilidad dentro de una norma, debiendo concurrir determinadas circunstancias o formalidades que en ella se estipulan.



La delegación del ejercicio de funciones administrativas es una facultad o potestad que contempla la ley, con la finalidad de facilitar el cumplimiento de los fines institucionales atribuidos al órgano titular y debe ejercerse dentro de los límites que la misma confiere, pudiendo ser revocable, puesto que la delegación, si bien presupone una autorización legal, no opera directamente por mandato de la ley, ya que implica la existencia de un acto de delegación, pues la transferencia se realiza por parte de un órgano superior a uno inferior o de distinta naturaleza. Por ello, el órgano que la otorga siempre puede reasumir la función.

1.2. Características de la delegación

Al respecto, de acuerdo con González Navarro citado por el profesor Alli Turrillas, son características de la delegación las siguientes:

"a) Una transferencia de la competencia misma, no sólo de su ejercicio;



- b) Sólo se traslada el ejercicio de la competencia y la titularidad permanente en el órgano delegante;
- c) Es una atribución indirecta o derivada del poder que se opera por la ley a través del acto delegante;
- d) Se trata de un supuesto de competencia alternativa condicionada: Delegante y delegado tienen in abstracto la misma competencia, pero de este último entra en juego cuando se produce la manifestación volitiva del delegante;
- e) En realidad, con la delegación se produce la transferencia de una competencia nueva al órgano delegado, se transfiere un poder creado *ex novo* por el acto de delegación en virtud de un poder especial que la norma confirió al órgano delegante.⁴ (sic).

En mi opinión y atendiendo al ordenamiento jurídico guatemalteco, las características enunciadas guardan relación con la delegación del ejercicio de las funciones de tránsito, la cual se aborda en el numeral 1.6 del este capítulo, únicamente agregaría el carácter revocable de la delegación, pues si bien la transferencia se realiza por mandato de la ley a través de un acto de delegación (acuerdo gubernativo) el órgano titular puede reasumir la función en cualquier momento.

⁴ *Ibid.* Pág. 573



1.3. Clases de delegación

Existen dentro de la doctrina moderna numerosas clasificaciones acerca de la competencia administrativa atribuidas a los órganos de la administración pública; sin embargo, en el presente trabajo haré un estudio de las que considero más importantes y que suponen la ejecución de la misma por medio de la delegación.

Para Cermesoni, citado por el licenciado Calderón Morales, la competencia la divide en:

"a) En razón de la Materia o Contenido, es decir teniendo en cuenta que se refiera a asuntos administrativos. Cada órgano de la administración tiene atribuidas ciertas competencias las cuales debe ejercitar. Los órganos administrativos no ejercen idénticas competencias, sino se distribuye la misma dentro de los diversos órganos de la administración, en parte por razón de la división del trabajo.

b) En razón del territorio, dentro del cual el órgano ejerce su competencia (Municipal, Provincial, Nacional Etc.). Los órganos administrativos tienen dividida la competencia en razón del territorio en donde deben ejercitarla, por ejemplo, el Presidente de la República, los Ministros de Estado, ejercen su competencia en todo el territorio nacional; los Gobernadores Departamentales, en sus respectivos Departamentos; los Concejos Regionales de Desarrollo Urbano y Rural dentro de la respectiva Región y las Municipalidades, dentro del respectivo Municipio.



c) **En razón del tiempo**, según que la competencia sea temporaria o permanente.

Existen órganos administrativos que son creados para ejercer determinada competencia o cuando se reúnen ejercen determinada competencia, por ejemplo, cuando dos municipalidades vecinas resuelven la prestación de determinado servicio público y lo hacen conjuntamente o las resoluciones del Concejo de Ministros; y, la permanente la que ejercen la mayoría de los órganos administrativos.

d) **En razón de grado**, referida a cual de los órganos de la escala jerárquica se haya atribuido, o tenido en cuenta cómo se haya distribuido en órganos diferentes de los órganos superiores. Esto suele darse dentro de las municipalidades, cuando no se puede establecer a quien corresponde ejercer la competencia administrativa, de los órganos subordinados y se da cuando existen competencias similares.”⁵ (sic).

Otra de las clasificaciones importantes que el licenciado Calderón Morales cita, es la hecha por el autor Manuel María Diez, quien hace una clasificación doctrinaria de la competencia y la divide en:

“1) **La competencia es exclusiva**, cuando es atribuida a un solo órgano. Esta exclusividad puede ser absoluta o relativa. En el primer caso el superior jerárquico no podrá reconocer por recurso las resoluciones que dicte el inferior ya que éstas agotarán la vía jerárquica. En cambio cuando la exclusividad es sólo relativa los actos que se dicten en el ejercicio de la misma son susceptibles de impugnación

⁵ Calderón Morales. Ob. Cit. Pág. 136

mediante el correspondiente recurso jerárquico, lo que permite al superior revisar la actuación del inferior jerárquico.



- 2) Se dice que la competencia **es alternativa o concurrente**, cuando el derecho positivo prevé la posibilidad de que, concurriendo determinadas circunstancias o cumpliendo las formalidades que en ella se establecen, una función puede ser ejercitada por un órgano distinto de aquél que en principio se atribuyó relacionado con el jerárquicamente, tales son los supuestos de la delegación y la ejecución por sustitución.

- 3) La competencia para el ejercicio de una función se dice que está atribuida en **forma indistinta**, siempre que el derecho positivo atribuya su titularidad a varios órganos con carácter normal y simultáneamente, de suerte que cualquiera de ellos pueda ejercitarla, sin necesidad que ocurran circunstancias especiales o se adopte formalidad alguna al respecto.

- 4) **La competencia mixta o compartida**, está atribuida simultáneamente a varios órganos y solamente podrá ser ejercitada conjuntamente por todos ellos.⁶ (sic).

En mi opinión, la competencia la constituye el conjunto de facultades, funciones y potestades que el ordenamiento jurídico atribuye a cada órgano de la administración

⁶ Ibid. Pág. 140



pública. La competencia es irrenunciable y se ejerce por los órganos administrativos que la tengan atribuida como propia, salvo los casos de delegación, sustitución y avocación previstos en la ley.

1.4. Competencia de la autoridad del tránsito

La competencia administrativa ha de ser otorgada por la ley, y ésta consiste en el conjunto de facultades que un ente u órgano administrativo puede ejercer en forma legítima, la cual no puede ser trasladada de un órgano a otro, salvo los supuestos de avocación y delegación, este último ya fue expuesto anteriormente.

De conformidad con el Artículo 4 de la Ley de Tránsito: "Compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con la ley, salvo lo dispuesto en los Artículos 8 y 9."

1.5. Facultades de la autoridad de tránsito

El conjunto de atribuciones, potestades o facultades que le corresponden a la autoridad de tránsito, se encuentran establecidas en el Artículo 5 de la Ley de Tránsito, el cual estipula que corresponde al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación aplicar la ley y para el efecto está facultado para:



"a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;

b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;

c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito;

d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;

e) Organizar, llevar y organizar el registro de conductores;

f) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;

g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos;

h) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley y disponer de ellos conforme a la misma;

i) Aplicar las sanciones previstas en esta ley;

j) Diseñar, dirigir, y coordinar el plan y sistema nacional vial; y



k) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.”

1.6. Delegación del ejercicio de las funciones de tránsito

La competencia administrativa a los órganos de la administración pública le es dada por imperio de la ley, y su traslado de igual forma debe estar determinado en la misma que la confiere, de esa cuenta, el traslado del ejercicio de las funciones de tránsito a las municipalidades del país, se encuentra establecido en el Artículo 8 de la Ley de Tránsito, el cual estipula:

“El Organismo Ejecutivo mediante Acuerdo Gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este artículo.

Para tal efecto además del Acuerdo Gubernativo referido, el Concejo Municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante Acuerdo Municipal. Este traslado no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placa de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.



Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia del tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente, contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Así mismo, se responsabilizará por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de Policía Municipal de Tránsito si careciere del mismo.”

Al analizar la base legal para la delegación de autoridad de tránsito a las municipalidades, se observa que, tal delegación comprende un acto de voluntad que se basa en una relación de confianza entre el órgano que ejerce la competencia y quien solicita su ejercicio (delegante-delegado), con la finalidad de facilitar el cumplimiento de los fines institucionales que le fueron encomendados al órgano titular; de tal modo que una cosa es la potestad de delegar, y otra el ejercicio de la potestad delegada.

Este modelo de gestión pública, puede llegar a ser una pérdida de tiempo y recursos o una notable forma de productividad e eficacia en el ejercicio y cumplimiento de los fines institucionales de la función o actividad que el Estado debe realizar para lograr su propósito. Esta delegación será una herramienta de resultados imprevistos en la predisposición y debida colaboración que el delegado realice con responsabilidad, considerando aspectos como la planificación, coordinación y cumplimiento de las funciones delegadas, y sobre todo, el control y supervisión de las actividades por parte del órgano delegante.



1.7. Municipalidades con delegación de autoridad de tránsito

La primera municipalidad en solicitar la delegación de autoridad de tránsito fue la Municipalidad de Guatemala en 1997, y tal como lo puntualice anteriormente, esto se basó en una relación de confianza entre el Organismo Ejecutivo y la Municipalidad de Guatemala, pues las autoridades de ambos entes administrativos habían sido electas por una misma organización política (Partido de Avanzada Nacional), siendo el Presidente de la República Álvaro Enrique Arzú Irigoyen y el Alcalde de la ciudad Oscar José Rafael Berger Perdomo.

Una aclaración respecto a este modelo de gestión del tránsito por parte de algunas municipalidades, es que las disposiciones relativas al tránsito son aplicadas en forma discrecional atendiendo a sus propias reglas, y sobre todo, sin el debido control y fiscalización por parte del Ministerio de Gobernación, a través del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil. Por ejemplo, imagínense un viaje de Puerto Barrios a San Marcos, en cuyo recorrido se encuentren 5 o más municipalidades con la delegación del tránsito y, que en cada municipio sea detenido y se le apliquen sanciones discrecionales por cada Policía Municipal de Tránsito.

En cuanto a la delegación del ejercicio de las funciones de tránsito a los municipios del país, a la fecha el Organismo Ejecutivo por conducto del Ministerio de Gobernación ha delegado dicha función a las siguientes corporaciones municipales:



1. **Municipalidad de Guatemala, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 67-98 del Presidente de la República de Guatemala.**
2. **Municipalidad de Quetzaltenango, departamento de Quetzaltenango. Acuerdo Gubernativo número 384-2000 del Presidente de la República de Guatemala.**
3. **Municipalidad de Villa Nueva, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 322-2002 del Presidente de la República de Guatemala.**
4. **Municipalidad de Cobán, departamento de Alta Verapaz. Acuerdo Gubernativo número 325-2002 del Presidente de la República de Guatemala.**
5. **Municipalidad de Zacapa, departamento de Zacapa. Acuerdo Gubernativo número 226-2003 del Presidente de la República de Guatemala.**
6. **Municipalidad de Santa Catarina Pínula, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 514-2004 del Presidente de la República de Guatemala.**
7. **Municipalidad de la Villa de Mixco, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 117-2005 del Presidente de la República de Guatemala.**
8. **Municipalidad de Santa Lucía Cotzumalguapa, departamento de Escuintla. Acuerdo Gubernativo número 287-2005 del Presidente de la República de Guatemala.**



9. **Municipalidad de Amatitlán, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 366-2005 del Presidente de la República de Guatemala.**

10. **Municipalidad de San Pedro San Marcos, departamento de San Marcos. Acuerdo Gubernativo número 374-2005 del Presidente de la República de Guatemala.**

11. **Municipalidad de Puerto Barrios, departamento de Izabal. Acuerdo Gubernativo número 647-2005 del Presidente de la República de Guatemala.**

12. **Municipalidad de San Pedro Carchá, departamento de Alta Verapaz. Acuerdo Gubernativo número 648-2005 del Presidente de la República de Guatemala.**

13. **Municipalidad de Villa Canales, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 453-2006 del Presidente de la República de Guatemala.**

14. **Municipalidad de Sololá, departamento de Sololá. Acuerdo Gubernativo número 519-2007 del Presidente de la República de Guatemala.**

15. **Municipalidad de San Juan Sacatepéquez, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 06-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**

16. **Municipalidad de Jutiapa, departamento de Jutiapa. Acuerdo Gubernativo número 07-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**



17. **Municipalidad de San Francisco El Alto, departamento de Totonicapán. Acuerdo Gubernativo número 08-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**
18. **Municipalidad de San Lucas Sacatepéquez, departamento de Sacatepéquez. Acuerdo Gubernativo número 09-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**
19. **Municipalidad de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango. Acuerdo Gubernativo número 10-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**
20. **Municipalidad de San Antonio Suchitepéquez, departamento de Suchitepéquez. Acuerdo Gubernativo número 11-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**
21. **Municipalidad de Chisec, departamento de Alta Verapaz. Acuerdo Gubernativo número 12-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**
22. **Municipalidad de Santa María Nebaj, departamento de Quiché. Acuerdo Gubernativo número 95-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**
23. **Municipalidad de Santa María Cahabón, departamento de Alta Verapaz. Acuerdo Gubernativo número 103-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**



24. **Municipalidad de Esquipulas, departamento de Chiquimula. Acuerdo Gubernativo número 318-2008 del Presidente de la República de Guatemala**

25. **Municipalidad de Antigua Guatemala, departamento de Sacatepéquez. Acuerdo Gubernativo número 399-2008 del Presidente de la República de Guatemala.**

26. **Municipalidad de Escuintla, departamento de Escuintla. Acuerdo Gubernativo número 32-2009 del Presidente de la República de Guatemala.**

27. **Municipalidad de Chinautla, departamento de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 85-2009 del Presidente de la República de Guatemala.**

28. **Municipalidad de Salamá, departamento de Baja Verapaz. Acuerdo Gubernativo número 334-2009 del Presidente de la República de Guatemala.**

29. **Municipalidad de Mataquescuintla, departamento de Jalapa. Acuerdo Gubernativo número 222-2010 del Presidente de la República de Guatemala.**

Actualmente, existen varias solicitudes para la delegación del ejercicio del tránsito por parte de otras municipalidades, de las cuales algunas están en análisis y otras únicamente esperando la firma y publicación del Acuerdo Gubernativo respectivo.



Uno de los requisitos indispensables para que esta delegación pueda ser otorgada es que las municipalidades cuenten con un Departamento de la Policía Municipal de Tránsito, de esa cuenta la Municipalidad de Guatemala a través de la Academia de la Policía Municipal de Tránsito -ACAPOL-, ha colaborado en la capacitación, hospedaje, alimentación y graduación de agentes de tránsito del 75% de las policías de tránsito de todo el país.

1.8. Delegación de tránsito a la Municipalidad de Guatemala

Como ya lo indiqué, la Municipalidad de Guatemala fue la primera en solicitar y obtener la delegación del ejercicio de las funciones de tránsito en su respectiva jurisdicción, mediante Acuerdo Gubernativo número 67-98 de fecha 11 de febrero de 1998, publicado en el Diario de Centro América el día 13 de febrero del mismo año, el cual para efectos de estudio y análisis, refiero a continuación la parte considerativa y articulado del mismo:

“CONSIDERANDO:

Que el Alcalde Municipal de Guatemala, en su calidad de Representante Legal del Municipio de Guatemala, por medio de oficio número 436-97 de fecha 15 de diciembre de 1,997, solicitó al Ministerio de Gobernación el traslado de la competencia de la Administración de Tránsito, con fundamento en lo previsto en el Decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito acreditando formalmente el hecho de contar con los recursos necesarios para el desempeño de dicha función.



CONSIDERANDO

Que el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil pronunció en relación con la solicitud en forma favorable y que el Ministerio de Gobernación emitió la resolución administrativa correspondiente, accediendo a lo solicitado.

POR TANTO:

En ejercicio de la función que le confiere el inciso e) del Artículo 183 de la Constitución Política de la República de Guatemala, y con base en lo establecido en los Artículos 8 del Decreto número 132-96 del Congreso de la República, Ley de Tránsito y 27 inciso d) del Decreto 114-97 del Congreso de la República, Ley del Organismo Ejecutivo.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1º. Delegar la competencia de la administración de Tránsito a la Municipalidad de Guatemala, exclusivamente dentro de su respectiva jurisdicción. Dicha delegación no comprende en ningún caso, las facultades para reglamentar temas relativos a Licencias de conducir, Placas de circulación, Seguros, Registro de conductores y de vehículos y otros asuntos de observancia general.

ARTÍCULO 2º. Se responsabiliza a la Municipalidad de Guatemala del ejercicio de la delegación de la competencia de Tránsito a partir de la fecha de su convalidación por parte del Concejo Municipal de Guatemala, el que podrá facultar a las autoridades



municipales de tránsito correspondientes, para emitir órdenes, circulares y avisos que afecten exclusivamente su jurisdicción.

ARTÍCULO 3º. Las autoridades de Tránsito de la Municipalidad de Guatemala se obligarán a respetar y acatar las disposiciones contenidas en la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento, Manuales de Tránsito y reglamentaciones generales emitidas por el Ministerio de Gobernación por medio del Departamento de Tránsito. En caso contrario el Ministerio de Gobernación podrá dar por terminada la delegación.

ARTÍCULO 4º. El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil se encargará de controlar y supervisar periódicamente la observancia de lo dispuesto en el Artículo 3 del presente Acuerdo Gubernativo.

ARTÍCULO 5º. La Policía Nacional Civil, en cuanto al Municipio de Guatemala, se limitará a prestar el auxilio necesario a la Policía Municipal de Tránsito, exclusivamente en aquellos casos de delitos relacionados con el Tránsito.

ARTÍCULO 6º. La competencia que por este acto se delega a la Municipalidad de Guatemala comprende la facultad de imponer sanciones pecuniarias, recaudar el valor de las mismas y crear su fondo privativo para uso exclusivo del diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial.



ARTÍCULO 7º. A efecto de dar validez a lo aprobado por medio del presente Acuerdo Gubernativo, el Concejo Municipal de Guatemala, podrá emitir el Acuerdo Municipal correspondiente. Sin esta convalidación no podrá ejercitarse la competencia de la administración de tránsito.

ARTÍCULO 8º. El presente Acuerdo Gubernativo entrará en vigencia el día de su publicación en el Diario Oficial.” (sic).

De conformidad con el Acuerdo Gubernativo de delegación de la competencia de la administración del tránsito a la Municipalidad de Guatemala, resulta claro que la delegación del ejercicio de funciones de tránsito supone una modificación en la competencia misma, pero no en forma absoluta. Dicha delegación no implica disminución de responsabilidad del titular, pues sólo delega parte de sus funciones; esto demuestra que lo que se delega no es la competencia que le pertenece con exclusividad, sino únicamente el ejercicio de algunas funciones.

Sin lugar a dudas, el traslado del ejercicio de las funciones de tránsito a la Municipalidad de Guatemala por parte del Organismo Ejecutivo, trajo consigo reacciones y repercusiones para algunos sectores, pero uno de los más afectados fue el Organismo Judicial, tal como lo expone el licenciado Kestler Pérez en su trabajo de tesis de grado, al manifestar que:



“El traslado del control del tránsito a la Municipalidad de la ciudad de Guatemala, reacciones contrarias por parte de algunas instituciones públicas, principalmente del Organismo Judicial, entidad que hasta la fecha de ese traslado se beneficiaba con el cobro de multas por infracciones de tránsito y los millones de quetzales que se obtenían por ese rubro, pasaron a formar parte de los activos de la Municipalidad de Guatemala.”⁷

Aunado a lo anterior, el Organismo Judicial tuvo que retirar los juzgados de tránsito, los cuales conocían de hechos como lesiones culposas, homicidios culposos e impugnación de remisiones y al dejar de existir estos, es la Municipalidad la que asume esa función, pues al gozar de la delegación del tránsito, es ésta quien organiza, dirige y controla el tránsito dentro de su jurisdicción, creando para el efecto los juzgados de asuntos municipales de tránsito, quienes tienen a su cargo conocer los asuntos relacionados a infracciones a la Ley y Reglamento de Tránsito.

1.9. Características de la delegación de autoridad de tránsito

En mi opinión, algunas de las características que se desprenden de la delegación de la competencia de la administración del tránsito a la Municipalidad de Guatemala son las siguientes:

⁷ Kestler Pérez, Otto Bernardo. **Análisis jurídico del Artículo 1 de la Ley y Reglamento de Tránsito, en la imposición de infracciones.** Pág. 10.



- a) La delegación es una potestad de la administración pública que proviene del ordenamiento jurídico (Artículos 8 y 9 de la Ley de Tránsito).
- b) Se transfiere el ejercicio de ciertas competencias administrativas, pero no la competencia misma. Tal como se establece en la delegación objeto de análisis, dicha delegación no comprende en ningún caso, las facultades para reglamentar temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos, y otros asuntos de observancia general (Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo número 67-98).
- c) Dicha delegación contiene un ámbito jurisdiccional, puesto que el ejercicio de la misma se circunscribe exclusivamente dentro de la esfera territorial de la Municipalidad de Guatemala, así como el conocimiento de los asuntos o reclamaciones a que den lugar sus actuaciones (Artículos 1 y 2 del Acuerdo Gubernativo número 67-98).
- d) Se trata de una delegación de carácter revocable, en cuanto que las autoridades de tránsito de la Municipalidad de Guatemala obligadamente deberán respetar y acatar las disposiciones contenidas en la Ley y Reglamento de Tránsito, manuales de tránsito y demás reglamentaciones generales emitidas por el Ministerio de Gobernación por medio del Departamento de Tránsito. En caso contrario la

autoridad delegante podrá dar por terminada la delegación (Artículo 3 del Acuerdo Gubernativo número 67-98).



- e) La Municipalidad de Guatemala deberá responder de las funciones recibidas ante el órgano que se las confirió y éste a su vez se encargará de controlar y supervisar periódicamente dicho ejercicio, pues la delegación no implica disminución de responsabilidad del titular de la competencia (Artículo 4 del Acuerdo Gubernativo número 67-98).

- f) Se trata de una delegación de competencia administrativa entre órganos de distinta naturaleza; es decir, que no existe relación de dependencia, ni subordinación alguna entre el Departamento de Tránsito y la Municipalidad de Guatemala.

Cabe indicar, que la delegación de la administración de tránsito a las municipalidades del país, es importante debido a que facilita el cumplimiento de los fines que le fueron atribuidos al órgano delegante; sin embargo, es necesario el control y supervisión del ejercicio de dichas funciones por parte del delegante.



CAPÍTULO II

2. La educación para la seguridad vial y movilidad segura en Guatemala

Como ya es sabido, la educación vial es un tema pendiente en Guatemala y el ordenamiento legal no aborda dicho tema en forma obligatoria, pues el Artículo 46 de la Ley de Tránsito únicamente se limita a establecer una coordinación entre entidades públicas y privadas para la realización de políticas, programas y proyectos generales o especiales de educación vial.

Por ello, en el presente capítulo pasaré a referirme cómo, a mi criterio, el tema específico de la educación vial debe ser considerado de manera urgente dentro del sistema educativo del país; en virtud que, es en el campo de la educación donde se vislumbra el futuro del país y el bienestar de las futuras generaciones.

De allí que, mi enfoque estará circunscripto a poner de manifiesto todo lo relacionado con esta materia y su importancia, en momentos donde los niveles de accidentalidad vial en el país; están presentando cifras alarmantes, lo cual requiere una respuesta acertada, que a mediano plazo permita la prevención de este flagelo que se alimenta con vidas humanas, siendo los jóvenes uno de los grupos más vulnerables en los deplorables accidentes de tránsito.



2.1. Los accidentes de tránsito a nivel mundial

El siglo pasado estuvo caracterizado por los grandes inventos del hombre que revolucionaron la vida misma, en la llamada Revolución Industrial, siendo la invención del vehículo automotor el que más se destaca, debido a que con él, el ser humano pudo desplazarse de un lugar a otro en menor tiempo, convirtiéndose en un objeto útil y aliado que facilita la vida, trasladando productos y mercancías, entre tantos beneficios más; pero, con el tiempo este medio de transporte se ha convertido en un elemento que congestiona y contamina ciudades, y dentro de este conflicto, la movilidad en los vehículos automotores, ha resultado ser una de las causas principales de lesiones y muertes a nivel mundial.

Esto llevó a que organismos internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM) realizaran en 2004, el informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, en el cual se evidenció que los accidentes de tránsito cobran a nivel mundial, aproximadamente 1.2 millones de vidas humanas, mientras que alrededor de 50 millones quedan lesionadas por esa misma causa. Los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años de edad y la tercera para personas entre los 30 y 44 años de edad.

Los costos sociales y económicos de los accidentes y lesiones causadas por los accidentes de tránsito ascienden al 1% del producto nacional bruto en países de



ingresos bajos, al 1.5% en países de ingresos medianos, mientras que en los países de ingresos altos hasta un 5%.

“Cada día, miles de personas pierden la vida o sufren traumatismos en nuestras carreteras. Hombres, mujeres y niños que se dirigen a pie, en bicicleta o en coche a la escuela o al trabajo, que juegan en la calle o emprenden viajes largos nunca volverán a casa, y dejarán tras de sí familias y comunidades destrozadas. Cada año, millones de personas pasarán largas semanas hospitalizadas por causa de choques graves, y muchas de ellas nunca podrán vivir, trabajar o jugar como solían hacerlo. Los esfuerzos actualmente desplegados para promover la seguridad vial son insignificantes al lado de ese sufrimiento humano creciente.”⁸

Margaret Chan, Directora General de la Organización Mundial de la Salud, manifiesta que: “Más allá del enorme padecimiento que provocan, los accidentes de tránsito pueden llevar a la pobreza a una familia, ya que los supervivientes de los accidentes y sus familias deben hacer frente a las consecuencias a largo plazo de la tragedia, incluidos los costos de la atención médica y la rehabilitación y, con mucha frecuencia, los gastos de las exequias y la pérdida del sostén de la familia.”⁹

⁸ Organización Mundial de la Salud. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.** Pág. vi

⁹ Organización Mundial de la Salud. **Informe sobre la situación mundial de seguridad vial.** Pág. iv



La Organización Mundial de la Salud advierte sobre un ascenso de los accidentes de tránsito en las posiciones que determinan las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo, al haber presentado un noveno lugar en 1990 y, pronosticarse una ubicación en el tercer lugar para el 2020. Lo cual estaría significando que, muchas más personas se verán afectadas en los próximos años por este grave flagelo, si no se toman las medidas pertinentes para disminuir los accidentes de tránsito.

2.2. Los accidentes de tránsito en Guatemala

Guatemala, ostenta también un significativo número de personas fallecidas por los accidentes de tránsito, de acuerdo con el informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas, elaborado por la Organización Panamericana de la Salud, -OPS-, asciende a 581 muertes al año (74% hombres y 25% mujeres) y 2,586 traumatismos no mortales por accidentes de tránsito, cifras que son alarmantes en comparación con las de España, donde hay más de 40 millones de vehículos y cada año reportan unas 1,500 muertes, y Guatemala al 2008, registraba 1,613,796 vehículos.

No obstante los datos anteriormente referidos, Guatemala no cuenta con un sistema adecuado en la recopilación y análisis de datos sobre accidentes de tránsito, como para evaluar la real dimensión del problema; por lo tanto, para orientar políticas de seguridad vial, un primer objetivo debe ser el obtener datos confiables y actualizados que permitan un diagnóstico certero de la seguridad vial en el país.



De acuerdo con datos proporcionados por el Ing. Guillermo Bran, presidente de la organización no gubernamental denominada Concejo de Prevención de Accidentes y Educación Vial -CONPREVE-, en Guatemala las cifras sobre los accidentes de tránsito son alarmantes, pues se registran alrededor de 35 mil accidentes de tránsito al año, 29 mil heridos, 22 mil atropellados y 3,500 muertes.

Como se puede apreciar, los datos anteriormente relacionados difieren en gran medida, por lo que para orientar políticas para la seguridad vial a corto, mediano y largo plazo, es necesario contar con datos certeros y confiables basados en sistemas que permitan mantener estadísticas sobre el número y tipos de accidentes, así como sus consecuencias y circunstancias en que se producen.

2.3. Factores de riesgo en la accidentalidad

Generalmente, los accidentes de tránsito son el resultado de la combinación de múltiples factores y protagonistas. Para poder identificar los factores de riesgo en los accidentes de tránsito, primero se debe tener claro cuales son los elementos que intervienen dentro del desplazamiento y circulación, siendo estos el ser humano, los vehículos motorizados y la red vial, que armonizados constituyen el triángulo de la seguridad vial o bien, pueden convertirse en el triángulo de la muerte si no se trabaja en la prevención y seguridad en cada uno de ellos.



a) Error humano

Hoy en día, se dice que el 88% de los accidentes viales corresponden al factor humano, el cual no debe ser atribuible solamente al conductor, sino a otros importantes factores como el entorno, que modifican sensiblemente el comportamiento.

Dentro de las causas básicas que influyen o generan los accidentes de tránsito relacionadas con el conductor, están: La aptitud física y mental del conductor, deficiencia visual, la fatiga, estrés, imprudencia, negligencia, ingesta de alcohol, consumo de drogas o estupefacientes, exceso de velocidad, desconocimiento de las normas de circulación, distracción, uso del celular y la percepción inadecuada del riesgo, entre otras.

En cuanto a la responsabilidad del peatón, en la mayoría de casos en que se ven involucrados en los accidentes de tránsito, son señalados comúnmente como responsables únicos de dichos incidentes. Dentro de los aspectos especiales de culpabilidad del peatón, están: El exceso de confianza en la propia habilidad, no prevé el peligro o, previéndolo, no hace nada por evitarlo, abuso del derecho de prioridad que poseen, no utiliza los espacios destinados para su uso, no respeta las normas o señales de tránsito, ingesta de alcohol o drogas, negligencia y distracción al cruzar la calle, entre otros.



También los agentes de tránsito en ocasiones son responsables de los accidentes de tránsito, pues una inoportuna indicación de ellos en la regulación del tránsito, puede producir un incidente vial.

b) Fallas de los vehículos

El riesgo en la vía pública, nace de la necesidad de desplazarse de un lugar a otro, en virtud que dicha necesidad implica el uso de un medio de transporte propio o público, por lo que resulta muy difícil eliminar el riesgo de sufrir un accidente de tránsito, pero sí podría reducirse el número y sus consecuencias graves.

Conducir un vehículo en buen estado hace que se mejore la seguridad vial, ya que con ello se disminuye el riesgo de sufrir un accidente. Los desperfectos o fallos mecánicos de los vehículos son factores de riesgo que ocasionan accidentes de tránsito, debido a que no se les realiza en tiempo el mantenimiento preventivo y correctivo.

Por supuesto que acá se debe tener claro que hay una responsabilidad del conductor y otra del fabricante; la primera evidencia un error humano, y es que detrás de un accidente de tránsito cuyas causas se le atribuyen a una o varias fallas mecánicas, se esconden serios problemas de falta de control y mantenimiento de los vehículos por parte de quienes se sientan frente al volante.



Los vehículos están diseñados para que sus mecanismos más importantes funcionen siempre. Cuando se dice que un accidente lo provocó una falla mecánica, significa que todo un sistema clave del vehículo falló (frenos, dirección, suspensión, etc.)

Según cifras consolidadas de accidentalidad que manejan algunos países, el 10% de los accidentes de tránsito tienen como causa el mal funcionamiento de un mecanismo importante del vehículo y al menos el 85%, son errores graves de quienes se encargan de mantenerlo y conducirlo. Por ello es importante hacerle revisiones periódicas y hacerle su mantenimiento preventivo y correctivo en tiempo, y más aún si se va a realizar un viaje largo.

La industria automotriz también juega un papel importante en cuanto a la implementación de nuevas tecnologías en los vehículos automotores, no sólo en el confort en la conducción y protección al medio ambiente, sino también en suplir en cierta medida las ineficiencias del conductor mediante la implementación de sistemas inteligentes que lo auxilien en momentos críticos.

Las nuevas tecnologías están abriendo nuevos rumbos a la seguridad en el automóvil, pues la informática permite la existencia de vehículos inteligentes y abre la posibilidad de contar no sólo con vehículos inteligentes, sino además establecer una comunicación interactiva entre el vehículo y la carretera, aumentando la seguridad de los ocupantes del vehículo y de los peatones; disminuyendo así el número de accidentes y su gravedad.



Los avances tecnológicos en los automóviles prometen autos más seguros en los años por venir, aunque se debe tener presente que los accidentes siempre han existido pese a que nadie quiere sufrirlos todos están expuestos a ellos, pues no faltará quien cometa alguna imprudencia al intentar un adelantamiento en un momento inapropiado, pasarse un semáforo en rojo, tomar una curva a exceso de velocidad, conducir ebrio o distraído. Es decir, siempre habrá un conductor que directa o indirectamente será responsable de un accidente, por lo cual aun con los avances que ofrece la tecnología, no podrá dejarse de lado la formación y educación vial, como una herramienta idónea para que los conductores cometan el menor número de errores posibles al manejar.

c) Infraestructura vial

Sin lugar a dudas la seguridad vial es un problema de política pública, pues son los gobiernos los responsables de la infraestructura vial; por consiguiente, en su función de diseñar y construir las vías públicas, deben tomar en cuenta la diversidad de usuarios que se desplazan por la misma (conductores, motoristas, ciclistas, peatones), debiendo pensar en su seguridad.

“La infraestructura vial, considerada en su conjunto (con inclusión de la superficie de la carretera, las señales y el diseño), es un importante factor de seguridad. En el diseño de las carreteras se debe tener en cuenta el error humano y se debe tratar de reducir al mínimo sus consecuencias.



Se ha demostrado que algunas mejoras infraestructurales de bajo costo pueden sustancialmente las colisiones en carreteras y su gravedad. Como ejemplos de mejoras cabe mencionar la separación de distintos tipos de tráfico, el mejoramiento de la marcación y las señales de las carreteras, los senderos más seguros para peatones y vehículos de dos ruedas, la construcción de aceras y cruces más visibles para peatones y la reducción de las velocidades del tránsito (mediante el uso de badenes, bandas sonoras y rotondas).

En las carreteras existentes, estas mejoras se deben hacer primero en los puntos de alto riesgo, donde se producen muchos choques, especialmente en la entrada y salida de zonas urbanizadas y de gran actividad (tales como mercados y escuelas).

Las mismas mejoras se deben incorporar en el diseño de las nuevas carreteras para evitar que puedan convertirse en causa de choques en el futuro. Es esencial que en los presupuestos de construcción vial de futuras carreteras se incluyan partidas destinadas a la seguridad, práctica que en modo alguno es común en todo el mundo...

Aunque la peligrosidad de la infraestructura vial es una importante causa de las colisiones en carreteras, de ningún modo es la principal."¹⁰

¹⁰ Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. **Guía práctica de seguridad vial.** Pág. 9



2.4. Los jóvenes y la seguridad vial

La mitad de la población mundial es menor de 25 años y tal como lo acoté al inicio del presente capítulo, los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte para personas entre los 5 y 29 años de edad. Esto se debe a que los jóvenes son propensos a arriesgarse más en la carretera, ya sea como peatones, pasajeros o como conductores, debido a que no se les enseña desde temprana edad a desenvolverse en la vía pública con actitudes de autocuidado y de cultura vial.

Como bien lo señala la Dra. Marta Eugenia Fernández: “Los jóvenes tienen características específicas debido a la particular etapa evolutiva por la que atraviesan. Ni del todo niños, ni completamente adultos...”¹¹

Al respecto, la Dra. Fernández da a conocer qué riesgos presentan los adolescentes como conductores y, en tal sentido destaca tres aspectos fundamentales que hacen que los jóvenes se vean mayormente involucrados en los accidentes de tránsito, siendo estos los siguientes:

"a) Edad

Evidentemente, la inmadurez física y emocional, así como los estilos de vida asociados a la juventud pueden aumentar el riesgo de colisión y la posibilidad de que ésta sea

¹¹ Fernández, Marta Eugenia. **Educación para la seguridad vial y la movilidad segura de los jóvenes.** Pág. 5



más grave. Los jóvenes se encuentran normalmente en un periodo de rápida maduración según van probando límites y afirmando su independencia. Están en una fase con una alta intensidad social, que les exige estar activos por la noche y durante fines de semana, en grupos y, a veces, hay que incluir el abuso de alcohol o drogas.

b) Experiencia

En lo que se refiere a los factores relacionados con la experiencia, aprender a conducir exige tiempo y necesita bastante práctica hasta conseguir alcanzar un nivel suficiente de competencia. Esto es una verdad universal para todos, no sólo para los jóvenes. Con el tiempo, las acciones propias de la conducción, tales como el cambio de marchas, mirar por el espejo retrovisor, mover el volante correctamente midiendo cada situación, reaccionar adecuadamente, etc., se van automatizando. A pesar de ello, para los conductores noveles estas acciones requieren una atención especial, lo que aumenta la carga de trabajo mental global y posiblemente distrae su atención de la carretera. Por ello, la atención de los conductores noveles se sobrecarga fácilmente y presentan una capacidad relativamente escasa para combinar acciones simultáneas.

c) Sexo

Los hombres jóvenes conducen más que las mujeres jóvenes y tienen más colisiones mortales por kilómetro conducido. Además, las investigaciones han revelado que, en líneas generales, son más propensos a presentar una conducta más arriesgada,



antisocial, en búsqueda de la velocidad y de sensaciones, que la que presentan sus homólogas femeninas. También son más propensos a sobreestimar sus capacidades al volante y más fácilmente influenciados por sus amigos.

Es precisamente la interacción entre los factores de experiencia y edad, agravados por las diferencias de sexo, lo que hace que los riesgos de los jóvenes conductores se transformen en una situación única, aunque la experiencia tenga un impacto global mayor que la edad en la reducción del riesgo.¹²

2.5. Los cuatro grandes factores de riesgo

Como indiqué anteriormente, al hablar de accidentes de tránsito se piensa de inmediato en el error humano, considerando que tradicionalmente los accidentes suelen ser responsabilidad exclusiva de los usuarios individuales de la vía pública, a pesar que pueden mezclarse otros factores sobre los que no tienen control, como el mal diseño de las carreteras o de los vehículos.

Por ello, se debe tener presente que el error humano no siempre será el responsable de los accidentes en las carreteras. El comportamiento de una persona está regido no sólo por sus conocimientos y aptitudes, sino también por el entorno que lo rodea; sin embargo, existen cuatro factores comunes de riesgo en los que el comportamiento humano, es el principal responsable de los accidentes, traumatismos y muertes.

¹² Ibid. Pág. 6



a) Uso de cinturones de seguridad

Uno de los inventos más efectivos en la seguridad del automóvil, es sin lugar a dudas el cinturón de seguridad, el cual fue inventado por el ingeniero Nils Bohlin (1920-2002), de la marca sueca Volvo, quienes desde 1959 implementaron en todos sus vehículos este efectivo sistema de retención de personas.

De acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud, el uso de cinturón de seguridad en los ocupantes delanteros reduce entre 40% y 50% el riesgo de morir en una colisión en el tránsito. El uso de los cinturones de seguridad instalados en los asientos traseros de los automóviles puede reducir la ocurrencia de muertes entre un 25% a 75%.

El cinturón de seguridad, es un arnés diseñado para sujetar a los ocupantes de un vehículo si ocurre una colisión y mantenerlo en su asiento. Tiene como objetivo minimizar los golpes o heridas en una colisión, impidiendo que los pasajeros se golpeen con los elementos del interior del vehículo o ser expulsados fuera del mismo.

El uso de cinturones de seguridad puede reducir el riesgo de traumatismos graves o muertes en casos de colisión. Esto debe convertirse en un hábito en la conducta de los conductores, el cual es fácil y sencillo, puesto que hoy en día la mayoría de vehículos están equipados con cinturones de seguridad, de modo que su uso ayudará en gran medida a proteger al conductor y pasajeros en una colisión en la carretera.



b) Uso de casco protector

La moto es uno de los medios de transporte más utilizados por los jóvenes y la población de ingresos bajos; esto se debe, entre otras cosas, al bajo costo y sencillez de manejo que brindan; sin embargo, no debe obviarse que estos vehículos son peligrosos, pues los golpes y lesiones al momento de un accidente son mucho más graves que los que podrían tenerse viajando en automóvil.

Otro de los aspectos en el uso de la moto, es que se asocia como un deporte emocionante, divertido, ideal para utilizarla en verano, vacaciones, salidas con amigos, etc. Pero lamentablemente no se piensa en la forma de cuidarse o protegerse en caso de un accidente, dejando de lado el uso del casco protector valiéndose de varias excusas, como que disminuye la visibilidad, no deja oír, es incomodo, despeina, es caliente o simplemente, falta de costumbre.

La mayor parte de las lesiones que recibe un motociclista en un accidente de tránsito tienen lugar en la cabeza. Por tal razón, el uso del casco protector es una costumbre que debe adoptarse siempre a la hora de subirse a una moto y poco a poco su uso se convertirá en un hábito. “En una colisión de tránsito con usuarios de motocicleta, el uso correcto del casco protector puede reducir el riesgo de morir hasta en un 40%, y el riesgo de sufrir una lesión severa en un 70%”.¹³

¹³ Organización Panamericana de la Salud. **Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas.** Pág. 29



c) Conducción a velocidades excesivas

En efecto, el abuso y exceso de la velocidad es una de las causas principales de muerte por accidentes de tránsito a nivel mundial. Muchos conductores consideran que ir a 120 Km/h. no es rápido, cuando en realidad ir a más de 90 Km/h. un vehículo es cada vez menos manejable, aumentando así el peligro de sufrir un accidente de tránsito. A mayor velocidad, menos tiempo tiene un conductor de frenar o evitar una colisión, más graves serán las consecuencias ante cualquier falla mecánica, reventón de un neumático, una mala maniobra o cualquier imprevisto que se presente en la carretera.

El exceso de velocidad es un problema de seguridad vial que depende con exclusividad del comportamiento humano, puesto que se trata de una conducta agresiva y de irrespeto, siendo los jóvenes los que más infringen frecuentemente los límites de velocidad que los conductores en edad madura.

“Un aumento del 5% en la velocidad promedio provoca aproximadamente un incremento del 10% en los accidentes que causan traumatismos y del 20% en los accidentes con víctimas mortales. Los peatones tienen un 90% de probabilidades de sobrevivir al accidente de un automóvil si éste circula a 30 Km/h o más lentamente, pero menos de un 50% si el impacto se produce a 45 Km/h o más”.¹⁴ (sic).

¹⁴ *Ibid.* Pág. 26



d) Conducción bajos efectos de alcohol

El consumo de alcohol es fundamentalmente un problema de salud, una enfermedad de cuestión de fuerza de voluntad o debilidad emocional, en la que nadie es demasiado joven o viejo para relacionarse con la bebida y no diferencia estratos sociales.

El problema con el alcoholismo no se centra en cuánto bebe un individuo o cuánto tiempo lleva de hacerlo, sino como la bebida afecta su entorno, pues es un problema de salud con consecuencias sociales fatales que se asocia con conductas violentas y en especial, con una tasa alta de traumatismos y mortalidad en accidentes de tránsito.

La ingesta de bebidas alcohólicas antes de la conducción, aumenta tanto el riesgo de sufrir o provocar un accidente de tránsito, como las probabilidades de morir o sobrellevar lesiones graves.

Según el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud: "El riesgo de sufrir un accidente de tránsito aumenta de manera significativa cuando los niveles de concentración de alcohol en sangre (CAS) están por encima de 0,04 g/dl."¹⁵

La conducción bajo los efectos del alcohol, es causa del 30% al 50% de las muertes y traumatismos graves en las carreteras.

¹⁵ OMS. Ob. Cit. Pág. 21



La edad de inicio promedio para el consumo y abuso de alcohol a nivel mundial es antes de los 13 años y según estudios del Patronato Antialcohólico de la Secretaría Ejecutiva de la Presidencia de Guatemala, señalan que: “En promedio los guatemaltecos se inician en el consumo de licor, a la edad de los 15 años. También mencionan que de cada 100 guatemaltecos, 66 consumen licor. En promedio, un individuo ingiere 64.75 litros de bebidas alcohólicas al año”.¹⁶

En cuanto a los niveles de concentración de alcohol en la sangre (CAS), la Organización Mundial de la Salud recomienda un nivel máximo de 0.5 gramos por litro de sangre. Sin embargo, para los conductores jóvenes puede ayudar a reducir entre un 4% y un 24% el número de accidentes en que están implicados, si se establece una concentración más baja entre 0 y 0,02 gramos por litro en la sangre.

Para tener una idea de lo que significa 0.5g/l, en general esto equivale a cerca de dos copas de cerveza de 25 centilitros o dos copas de whisky u otra bebida alcohólica con una graduación de 40° de 3 centilitros. Ahora bien, la eliminación del alcohol en el organismo es cuestión de tiempo. Por ejemplo, algunas personas pueden necesitar dos horas para eliminar los efectos alcohólicos de una copa de cerveza de 25 centilitros. Sin embargo, existen grandes variaciones en cuanto a la reacción al alcohol, las mujeres, los jóvenes, las personas de edad y las personas de bajo peso pueden llegar al límite de 0,5g/l incluso con una ingesta menor.

¹⁶ Mackenney, Ana Lucía. **Alcoholismo en Guatemala**. <http://www.coedu.usf.edu/zalaquett/cic/ag.htm> (Guatemala, 16 de septiembre de 2010).



Lo que debe tenerse claro, es que cada trago adicional de bebida alcohólica aumenta la probabilidad de que un conductor corra el riesgo de sufrir un accidente de tránsito, puesto que disminuye las facultades mentales y físicas que se necesitan para conducir un automotor de manera preventiva y segura.

Según estudios de algunas organizaciones internacionales, más de la mitad de los países del mundo carecen de leyes que fijen un límite máximo definido en cuanto al contenido de alcohol en la sangre para los conductores, y Guatemala no es la excepción, puesto que no existe regulación alguna en cuanto a los niveles o límites de concentración de alcohol en la sangre (CAS), por lo que no pueden realizarse controles de alcoholemia por parte de las autoridades de tránsito, lo que hace necesario emitir una ley al respecto.

Anteriormente, la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Guatemala, estuvo realizando operativos sobre alcoholemia en las afueras de centros de diversión nocturna, en los cuales si una persona presentaba 0.4g/l no se le permitía conducir y se avisaba a un familiar o en su defecto, se le prestaba el apoyo para conducirlo a su destino. Sin embargo, esta labor de prevención dejo de realizarse, debido a que se les cuestionó acerca del respaldo legal para realizar dichos controles.

El mejor consejo para las personas que van a conducir, es que deben abstenerse de beber o tener a un conductor designado, pues no vaya ser que estén brindado por su muerte.



2.6. Educación para la seguridad vial

Luego de haber desarrollado cada uno de los temas anteriormente relacionados y considerando la gravedad del tema tratado, de tanto dolor y sufrimiento, que resulta ser absurdo e innecesario, puesto que a diferencia de los fenómenos naturales, que son ajenos a la voluntad y conducta humana, los accidentes de tránsito pueden evitarse utilizando las herramientas idóneas y necesarias para ello, de allí la importancia que se le debe otorgar al tema de la educación vial, como un instrumento indiscutible de transformación de las conductas y actitudes humanas en el tránsito.

Acercar los conocimientos necesarios para que la población se desenvuelva de manera segura en el tránsito, implica educar para la vida, lo cual sólo puede lograrse si se realizan las modificaciones necesarias para que se incluya la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario, secundario y superior, de manera que la adquisición de habilidades permitan a los educandos y futuros conductores acomodar su comportamiento a las normas y principios relacionados al tránsito.

Ahora bien, cuando se habla de educación, se debe pensar más allá del ámbito institucional de la escuela; pues si bien a través de ésta se transmiten los conocimientos de manera organizada mediante el proceso enseñanza-aprendizaje, existen otros ámbitos que se encuentran involucrados en esta función, siendo uno de ellos, la familia.



El núcleo familiar, es el punto de partida desde donde debería comenzarse a asumir la responsabilidad y necesidad de inculcar valores y principios sociales en los niños, que les permitan desenvolverse y desplazarse con autocuidado y responsabilidad, pues se debe que la persona humana dentro de las distintas formas de la movilidad, se desplaza como pasajero, peatón y conductor.

Los padres de familia que dentro del sistema del tránsito se movilizan de distinta forma, ya sea como peatón, pasajero o conductor, deben siempre observar conductas de cultura y seguridad vial, pues son la escuela de la vida para sus hijos. Por ejemplo, imagínense a un padre de familia que junto a su hijo menor camina sobre la rodadura de los vehículos y no utiliza la banqueta y pasos peatonales; o como conductor se conduce sin utilizar el cinturón de seguridad, habla por teléfono, se pasa los semáforos en amarillo y rojo, no respeta los límites de velocidad establecidos, conduce cuando ha ingerido bebidas alcohólicas, no respeta a los agentes de autoridad de tránsito, entre otros malos hábitos, seguramente su hijo en un futuro cercano hará lo mismo que él, y probablemente estos malos ejemplos podrían tener consecuencias fatales como lesiones o pérdida de vidas humanas.

Sin embargo, existe un espacio privilegiado a la hora de generar cambios positivos en el comportamiento de los ciudadanos; este sitio es la escuela, lugar que debería continuar la educación y valores recibidos en la familia; fortaleciendo y sistematizando las habilidades que ayudan a realizar acciones seguras en el tránsito.



La Dra. Marta Eugenia Fernández, acertadamente manifiesta que: "Muchas veces la escuela es el primer ámbito en donde los niños se aproximan a cuestiones vinculadas con la seguridad vial, distintas razones pueden haberlo alejado de ese conocimiento cotidiano que se vivencia en el seno familiar. Muchos niños hoy se encuentran "abandonados en el tránsito", debido a la falta de información familiar acerca de las destrezas seguras para desenvolverse en la vía pública.

Si la familia no estuvo presente, la escuela ha de poder dar una respuesta positiva a la necesidad que todos los niños y los jóvenes tienen de que se les informe acabadamente sobre los riesgos del tránsito y, también será la que continúe dicho entrenamiento, de una forma más sistemática, al contemplar las distintas etapas evolutivas del ser humano."¹⁷ (sic).

Guatemala no cuenta con una política pública de seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito que tienda a incrementar la seguridad en las carreteras del país; de esa cuenta, cada año más de tres mil personas son víctimas mortales de los accidentes de tránsito, por lo que se debe buscar mejorar las prácticas y comportamiento de conductores y peatones en su desplazamiento en la vía pública, y esto sólo puede ser posible en forma sistemática a través de la educación vial, a manera de influir positivamente en las actitudes y valores de respeto y cortesía; es decir, establecer una cultura vial.

¹⁷ Fernández. Ob. Cit. Pág. 3

CAPÍTULO III



3. Organización de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala

3.1. Antecedentes

En febrero de 1998 iniciaron las actividades de la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Guatemala; luego de haberse cumplido con los requisitos que la ley establece para que se otorgue la delegación del tránsito a una municipalidad, y haber sido inducidos y capacitados durante seis meses alrededor de 40 agentes en la Academia de la Policía Municipal de Tránsito.

Desde entonces, dicho cuerpo de policía, ha sido aplaudido y criticado, así como víctima de algunos actos de violencia, pues a la fecha han sido asesinados alrededor de 7 agentes de tránsito en el cumplimiento de sus labores y; a decir de la mayoría de automovilistas, son la causa del congestionamiento vehicular que se observa todos los días en las calles y avenidas de la ciudad capital y sus alrededores.

“A decir del intendente de la entidad, Amílcar Montejo, la aparición de esta policía causó un gran impacto en la sociedad, no sólo visualmente, debido a lo colorido de su uniforme, sino también en la opinión de los guatemaltecos.



Este impacto se debió sobre todo, según el oficial, a que los automovilistas no estaban acostumbrados a ser dirigidos y a que alguien aplicara la ley, ya existente, en cuanto al tema del tránsito. Sin embargo, Montejo asegura que la Policía Municipal de Tránsito sale a las calles siendo un apoyo social, destinado a regular el control vehicular.¹⁸

3.2. Naturaleza

El Departamento de la Policía Municipal de Tránsito es de carácter eminentemente civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, que desempeña sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y leyes relacionadas con la seguridad pública.

3.3. Objeto

La Policía Municipal de Tránsito tiene por objeto realizar funciones especializadas como agente de autoridad de tránsito dentro del distrito municipal territorial del municipio de Guatemala y en consecuencia, le corresponde dirigir y controlar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito. Sus integrantes están facultados para dirigir y controlar el tránsito con exclusividad dentro de la jurisdicción del municipio de Guatemala.

¹⁸ Orozco, Andrea. La difícil tarea de regular el tránsito capitalino. <http://www.lahora.com.gt/notas.php?key=56794&fch=2009-10-10> (Guatemala, 16 de septiembre de 2010).



3.4. Autoridad superior administrativa

Corresponde al Alcalde Municipal en forma directa el mando superior del Departamento de Policía Municipal de Tránsito, en observancia y cumplimiento del mandato constitucional regulado en el Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala y el Superintendente General ejerce el mando inmediato superior.

3.5. Organización operativa

Para la correcta administración del tránsito en el municipio de Guatemala, la Policía Municipal de Tránsito cuenta con las Delegaciones Norte, Sur, Este y Oeste. Las Delegaciones son unidades operativas a cargo de un oficial, quienes están al mando del Superintendente.

3.6. Organización administrativa

Administrativamente, la Policía Municipal de Tránsito se integra de la forma siguiente:

- a) Jefatura del Área Administrativa
- b) Sección de Recursos Humanos
- c) Academia de Capacitación
- d) Sección de Asuntos Internos
- e) Sección de Asistencia Jurídica



3.7. Academia de capacitación

La Academia de Capacitación de la Policía Municipal de Tránsito -ACAPOL-, fue creada en septiembre de 1997, inicialmente funcionó con el apoyo del Instituto Técnico de Capacitación y Productividad -INTECAP-, así como la participación de instructores de la Guardia Civil Española, Policía de Tránsito de El Salvador y otras instituciones. Desde su creación, la Academia ha sido una plataforma para la creación y formación de otras 25 PMT que operan a nivel nacional.

Para acceder a la formación de agentes de tránsito, los interesados deberán cumplir con los siguientes requisitos.

- A. Ser guatemalteco
- B. Poseer título de educación a nivel diversificado
- C. Someterse a pruebas psicométricas y otras evaluaciones
- D. Cumplir con una estatura mínima de 1.65 metros, hombres
- E. Cumplir con una estatura mínima de 1.60 metros, mujeres

El pensum de estudios comprende las áreas de capacitación policial, tránsito, legislación, humanística, educación física y automovilismo. La evaluación de los aprendices comprende evaluaciones sobre conocimientos teóricos y aplicación práctica a través de exámenes parciales y final, debiendo obtener una nota promedio de setenta puntos para poder graduarse.



3.8. Oficina de responsabilidad profesional

Esta oficina es la responsable de la investigación, control y seguimiento de las denuncias en contra de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito en el ejercicio de sus funciones, así como de todos aquellos asuntos de carácter interno que pudieran poner en riesgo la imagen de la institución policial.

3.9. Juzgados de asuntos municipales de tránsito

Actualmente la Municipalidad de Guatemala cuenta con tres juzgados de asuntos municipales de tránsito, el primero de ellos fue creado a través del Acuerdo Municipal de fecha 23 de febrero de 1998 y debido al aumento vehicular en el municipio de Guatemala y la demanda de atención de los asuntos relacionados al tránsito, por medio del Acuerdo COM-005-04 de fecha 25 de febrero de 2004, se modificó el Acuerdo Municipal de fecha 23 de febrero de 1998, creando los juzgados segundo y tercero de asuntos municipales de tránsito.

Dichos juzgados se encuentran ubicados en los siguientes lugares:

A. Juzgado primero de asuntos municipales de tránsito: 21 calle, 6-77, zona 1.

Segundo nivel del Palacio Municipal.



B. Juzgado segundo de asuntos municipales de tránsito: 51 calle final, Edificio Central de Mayoreo -CENMA-, zona 12.

C. Juzgado tercero de asuntos municipales de tránsito: Agencia Mini Muni del Centro Comercial Metro Norte, local 253, zona 17.

Los juzgados de asuntos municipales de tránsito, tienen a su cargo conocer todos aquellos asuntos relacionados a infracciones a la Ley y Reglamento de Tránsito en su suscripción territorial, tales como la impugnación de multas, solicitudes de rebajas de multas, recuperación de vehículos abandonados o incautados, recuperación de licencia de conducir o tarjeta de circulación de vehículo, entre otros asuntos.

3.10. Unidad de grúas y cepos

“Por disposición municipal de fecha 19 de junio de 1998, firmada por el Alcalde Municipal de Guatemala, se decide que a partir del 22 de junio de 1998, el Departamento de Grúas y Cepos adscrito a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana (EMETRA) pasó orgánica y administrativamente a la Policía Municipal de Tránsito, a quien corresponde aplicar las sanciones instituidas en la Ley de Tránsito y su Reglamento.”¹⁹

¹⁹ Caldera Rivas, Walfre Obdulio. **Importancia de la aplicación del Acuerdo Municipal número COM-008-06 sobre el cobro por daños o robos de cepos y la incidencia del mismo en materia de tránsito en el municipio de Guatemala.** Pág. 91



Esta unidad fue creada con el objeto de movilizar cualquier vehículo que se encuentre obstaculizando la vía pública e inmovilizar todo vehículo que se encuentre estacionado en lugar señalizado con prohibición o en lugares no autorizados, así como apoyar cualquier situación de carácter operativo.

3.11. Régimen jurídico de la Policía Municipal

La palabra policía, dice Castillo González: “Es tan genérica que vista superficialmente conduce a todos los campos imaginables, entre ellos, el que supone a la policía como personal organizado con autoridad. La policía se relaciona con: prohibición, vigilancia, represión, coacción, prevención.”²⁰

Dentro de las competencias generales atribuidas a los Concejos Municipales en el Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República, se establece la potestad de crear el cuerpo de policía municipal, siempre que se estime conveniente y se cuente con los recursos necesarios, el cual estará bajo las órdenes del Alcalde.

De acuerdo con el segundo párrafo del Artículo 79 del Código Municipal: “En el ejercicio de sus funciones, la Policía Municipal observará las leyes de la República y velará por el cumplimiento de los acuerdos, reglamentos, ordenanzas y resoluciones emitidas por el Concejo Municipal y el Alcalde, respetando los criterios básicos de las costumbres y tradiciones propias de las comunidades del municipio.”

²⁰ Castillo González. Ob. Cit. Pág. 642



El comentario que merece este Artículo, es que la Policía Municipal no es la Policía Municipal de Tránsito, puesto que suele confundírseles y relacionárseles debido a que ambas usan chumpas y chalecos color verde limón, color que la Municipalidad de Guatemala utiliza como imagen institucional, pero a decir verdad, ambas tienen funciones distintas.

Dentro de las funciones de la Policía Municipal está la seguridad y resguardo del Palacio Municipal y demás edificios y oficinas municipales, jardines infantiles, mercados, monumentos públicos, parques, estaciones y paradas del Transmetro, así como el resguardo del espacio público.

Otro aspecto que debe aclararse, es que la Policía Municipal no ejerce la función de seguridad pública, la cual es competencia exclusiva del Estado de Guatemala a través de la Policía Nacional Civil, a la cual corresponde garantizar la seguridad ciudadana debiendo proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, así como garantizar el libre ejercicio de sus libertades.

3.12. Régimen jurídico de la Policía Municipal de Tránsito

Por disposición constitucional, se dice que la función pública no es delegable, excepto los casos señalados por la ley. De esa cuenta podría decirse que la Policía Municipal de Tránsito tiene su razón de ser en la Ley de Tránsito, en concordancia y subordinación con lo que dicta la Constitución Política de la República de Guatemala.



El precepto legal que dispone la posibilidad de crear la Policía Municipal de Tránsito es el Artículo 8 de la Ley de Tránsito, al regular el ejercicio de funciones de tránsito por las municipalidades, en cuanto que uno de los requisitos para desempeñar dicha función, es que la municipalidad que lo solicite deberá crear un Departamento de la Policía Municipal de Tránsito.

En función de lo anteriormente relacionado, los miembros del Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala con fecha 10 de diciembre de 1997, en el punto 8° del acta número 159 en sesión ordinaria, considerando que la comuna capitalina contaba con los recursos necesarios para desempeñar eficientemente las funciones de autoridad de tránsito dentro de su circunscripción municipal, tomaron la decisión de solicitar al Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Gobernación, el traslado del ejercicio y competencia de funciones de tránsito en el Municipio de Guatemala.

De esa cuenta, luego de agotados los trámites administrativos correspondientes y, de haberse pronunciado en forma favorable el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el Organismo Ejecutivo mediante Acuerdo Gubernativo número 67-98 del Ministerio de Gobernación de fecha 11 de febrero de 1998, delegó a la Municipalidad de Guatemala la competencia de la administración del tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, delegación que el Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala mediante Acuerdo Municipal convalidó con fecha 23 de febrero del mismo año, siendo la primera en obtener el ejercicio y funciones de tránsito dentro de su jurisdicción.



Para el cumplimiento de la delegación, el Concejo Municipal mediante Acuerdo de fecha cuatro de marzo de 1998, creó dentro de la estructura administrativa la dependencia denominada **Policía Municipal de Tránsito**, siendo su objeto efectuar las funciones de agentes de autoridad de tránsito dentro de la jurisdicción territorial, correspondiéndole dirigir y controlar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito

Con fecha 29 de junio de 1998, el Concejo Municipal de Guatemala emitió el Reglamento de Organización y Funcionamiento del Departamento de la Policía Municipal de Tránsito, con el objeto de regular su funcionamiento, mismo que fue publicado en el Diario de Centro América el día 9 de noviembre del mismo año y se mantiene vigente hasta la fecha.

Se puede decir que de acuerdo con la organización y régimen jurídico de la Policía Municipal de Tránsito, ésta debe cumplir con su función principal de ente regulador del tránsito dentro de su jurisdicción; sin embargo, en el ejercicio y práctica de dichas funciones, se extralimita y actúa fuera de la delegación otorgada, debido a la falta de control y supervisión por parte del órgano delegante.



CAPÍTULO IV

4. Violación del Artículo 189 del Reglamento de Tránsito por parte de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala

4.1. Infracciones y sanciones en materia de tránsito

De conformidad con el Artículo 30 de la Ley de Tránsito: "Constituyen infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación a las normas establecidas en la ley y reglamento de tránsito, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos.

Cuando la infracción no esté específicamente contemplada se sancionará con amonestación o multa, conforme lo norma la ley, y se impondrán sanciones tantas veces como se comentan infracciones aun cuando se trate de la misma persona o vehículo."

En cuanto a las sanciones, el Artículo 31 de la Ley de Tránsito establece: "El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito o la municipalidad por intermedio del Juzgado de Asuntos Municipales, según el caso, podrá imponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos según el caso, las sanciones administrativas siguientes: amonestación, multas, retención de documentos, cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión y cancelación de licencia de conducir.



Estas sanciones se impondrán independientemente de las responsabilidades civiles y penales que pudieran corresponder al actor.

Cuando se trate de infracciones cometidas por un conductor, la autoridad entregará la papeleta de aviso debidamente habilitada por el Departamento de Tránsito o la municipalidad, según el caso, en la cual especificará la infracción cometida, el artículo transgredido y la sanción impuesta.

Si se trata de un vehículo dejado en la vía pública, cuyo conductor no se encuentra presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso mencionada en el párrafo anterior en el vehículo en un lugar visible y seguro.”

El Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, cuerpo legal que contiene los componentes que faciliten la aplicación de la norma ordinaria (Ley de Tránsito), establece que: “La autoridad de tránsito que compruebe o verifique la infracción, entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, la cual indicará la infracción cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, según el caso. El pago efectuado, dará por agotado el trámite administrativo.

Como gestión o trámite administrativo, se entiende el derecho del infractor de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contados a partir de la fecha en que se cometió la infracción. En tal caso, el



interesado presentará el alegato correspondiente ante el Departamento de Tránsito ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso.

El Departamento de Tránsito o el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso, resolverá en un plazo no mayor de treinta días.

Lo afirmado en la boleta por el policía de tránsito constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos. El medio probatorio de la infracción es la firma del infractor puesta en la boleta o la razón del agente de policía de tránsito en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo.”

El Artículo 187 del Reglamento de Tránsito, regula que en los casos en que el conductor no se encuentre: “El policía de tránsito, en lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el infractor no esté presente en el momento de cometerse o verificarse la infracción, o en caso que el infractor no se identifique personalmente.”

De las normas citadas y relacionadas, se establece que ambos cuerpos legales están armonizados; es decir, que sus preceptos no están aislados, concordando unos con otros.



4.2. Amonestación y multas

Al tenor del Artículo 32 de la Ley de Tránsito: “La autoridad de tránsito impondrá, según lo norme el reglamento, amonestación y/o multas a las personas conductores y propietarios de vehículos que no observen, violen o incumplan las disposiciones de la ley y sus reglamentos, especialmente respecto al lugar, oportunidad, forma, modo y velocidades para circular en la vía pública.

La Policía Municipal de Tránsito aplicará la amonestación que considere apropiada para tal efecto.

Las multas se graduarán entre un mínimo equivalente a un salario diario mínimo del campo, vigente al momento de cometer la infracción, hasta un máximo equivalente a un salario diario mínimo del campo para la actividad agrícola del café vigente al momento de cometer la infracción, multiplicado hasta por mil, conforme lo norme el reglamento.”

Respecto al precepto jurídico relacionado, he de comentar que si bien es un derecho vigente, no tiene aplicabilidad, puesto que a la fecha no se conoce que las autoridades de tránsito tanto nacional como municipal, hayan aplicado una amonestación consistente en la perforación de la licencia de conducir o fijado multas en base al salario mínimo del campo. Las únicas multas que se imponen son las establecidas en los Artículos 180 al 185 del Reglamento de Tránsito, y las reguladas en ordenanzas municipales, cuando se tiene la delegación del tránsito.



4.3. Retención de documentos

El Artículo 33 de la Ley de Tránsito, preceptúa que el Departamento de Tránsito o la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales, en su caso, podrá retener la licencia de conducir e imponer una multa conforme el Artículo 32 de la ley, en los casos siguientes:

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

y

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

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

4.4. Incautación de vehículos

De conformidad con el Artículo 35 de la Ley de Tránsito: "El Departamento de Tránsito o la municipalidad respectiva, podrá incautar y retirar vehículos, chatarra y demás cosas colocadas en la vía pública en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito. Estos vehículos, chatarra o cosas serán conducidos o transportados, a costa del propietario, a los depósitos autorizados para tal efecto. Además sus conductores o propietarios serán sujetos de una multa, la cual fijará la ley y reglamento de tránsito."



Para dar cumplimiento al precepto jurídico relacionado, la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Guatemala, cuenta con la Unidad de Vía Pública, a la cual corresponde informar, notificar, retirar y consignar todo vehículo y obstáculos que se encuentren en la vía pública, velando por el ornato de la ciudad.

El procedimiento consiste en notificar de forma personal al dueño o responsable del vehículo u obstáculo puesto o dejado en la vía pública, dándoles un tiempo prudencial para movilizar o retirar las cosas u objetos. En los casos que se desconozca al propietario o responsable, se deja la boleta de aviso en un lugar visible del vehículo u obstáculo dejado en la vía pública.

De hacer caso omiso a la notificación, los agentes proceden a la movilización, retiro y consignación correspondiente.

4.5. Suspensión y cancelación de la licencia de conducir

La suspensión de la licencia de conducir se encuentra regulada en el Artículo 40 de la Ley de Tránsito, el cual preceptúa: "El Departamento de Tránsito o la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales, podrá suspender la vigencia de la licencia, cuando su titular haya sido amonestado administrativamente cinco veces o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción.



La sanción administrativa de suspensión de licencia de conducir, se fijará de uno a seis meses.”

En cuanto a la cancelación de la licencia de conducir, está regulado en el Artículo 41 de la Ley de Tránsito, el cual estipula que: “El Departamento de Tránsito podrá cancelar la licencia de conducir, cuando a su titular se le haya suspendido administrativamente dos años calendario consecutivos o tres veces calendario no sucesivos; o bien por orden judicial.

La duración de la sanción administrativa de cancelación de licencia podrá acordarse desde los seis meses un día hasta por un año; y la judicial, conforme las normas penales correspondientes.

Transcurrido el plazo administrativo o judicial de la cancelación de la licencia, el afectado podrá solicitar nueva licencia, deberá cumplir con los requisitos de toda primera licencia y contratará un seguro especial, conforme lo normen los reglamentos.”

De acuerdo con las disposiciones precedentes, la suspensión de la licencia de conducir compete según el caso, al Departamento de Tránsito o a la municipalidad respectiva a través del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, no así la cancelación de la licencia, pues esta atribución corresponde exclusivamente al Departamento de Tránsito, tal como lo dispone el Artículo 41 de la Ley de Tránsito; es decir, que la municipalidad no tiene competencia para conocer dichos asuntos.



4.6. Faltas y delitos

De acuerdo con lo preceptuado en el Artículo 43 de la Ley de Tránsito, la autoridad de tránsito retendrá la licencia de conducir y conducirá a la oficina de policía nacional más cercana, al conductor, al vehículo y a la licencia, para que ésta lo traslade a conocimiento del organismo jurisdiccional correspondiente.

Los casos en los que la autoridad de tránsito puede proceder en la forma referida son:

- "a) Cuando el conductor se encuentre ebrio o bajo los efectos de drogas, estupefacientes o similares que limiten sus capacidades volitivas, físicas o mentales.
- b) Cuando se conduzca un vehículo cuyos documentos de identificación no porte el conductor o bien carezca de placa de circulación el vehículo; y
- c) Cuando se haya producido lesiones a personas o daños a vehículos, con ocasión del tránsito."

La norma aludida refiere claramente que cuando se trate de faltas y delitos con ocasión del tránsito, la autoridad de tránsito (Policía Municipal de Tránsito) que conozca y verifique tales extremos, deberá hacerlo del conocimiento de la Policía Nacional Civil, para que ésta lo traslade y lo haga del conocimiento de la autoridad jurisdiccional.



4.7. Inmovilización de vehículos

El Artículo 34 de la Ley de Tránsito, establece: “La autoridad de tránsito podrá emplear cepos o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados para los mismos **o bien para inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones**, los agentes de tránsito del municipio de Guatemala, colocan entre 75 y 100 cepos diarios, los cuales se liberan hasta que se haya cumplido con el pago de la multa”. Lo resaltado en negrilla fue declarado inconstitucional por la Corte de Constitucionalidad de Guatemala, expediente 368-2002 del tres de octubre de 2003.

Al analizar la norma referida, se puede establecer que la misma no establece un procedimiento para inmovilizar los vehículos automotores, así tampoco regula el monto de la multa por la infracción cometida.

Por ello, los agentes de tránsito para la colocación de estos aparatos inmovilizadores (cepos), deben observar y aplicar el procedimiento establecido en el primer párrafo del Artículo 186 del Reglamento de la Ley de Tránsito, el cual señala: “La autoridad de tránsito que compruebe o verifique la infracción entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, la cual indicará la infracción cometida, el monto de la multa y el lugar dónde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, según el caso. El pago efectuado, dará por agotado el trámite administrativo.”



Los Artículos 152 y 153 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 98, enumeran los lugares prohibidos para estacionar y parar, pero de igual forma no establecen que deba inmovilizarse un vehículo por dicha circunstancias.

El Artículo 184 numeral 6) del Reglamento de Tránsito establece una multa de quinientos quetzales (Q. 500.00) por estacionar en lugar señalizado con prohibición (línea roja), así como en los casos señalados en los Artículos 152 y 153 de dicha norma.

4.8. Ordenanzas municipales para la inmovilización de vehículos

El Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, en tres ocasiones ha emitido Acuerdos señalando los motivos por los cuales se han de inmovilizar los vehículos y los montos de la multa a pagar, habiendo emitido el primero de ellos el tres de febrero de 2000, el cual transcribo a continuación:

“EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE GUATEMALA

CONSIDERANDO

Que la Ley de tránsito, Decreto No. 132-96 del Congreso de la República, en el artículo 8 establece que por Acuerdo Gubernativo el Estado, podrá trasladar la administración de tránsito, a las municipalidades de la República, que se encuentren en condiciones de realizar dicha función, en forma eficiente dentro de su jurisdicción.



CONSIDERANDO

Que en cumplimiento del mandato legal antes citado, el Ministerio de Gobernación delegó a la Municipalidad de Guatemala. La competencia de administración de tránsito dentro de la jurisdicción del municipio de Guatemala, por medio del Acuerdo Gubernativo número 67-98, de fecha 11 de febrero de 1998; como consecuencia, la Municipalidad de Guatemala es el ente facultado para emitir regulaciones en materia de tránsito que afecten con exclusividad se jurisdicción.

CONSIDERANDO

Que deben adoptarse las medidas que sean convenientes según lo demanden las necesidades y condiciones económicas de los habitantes del municipio de Guatemala por lo que, es procedente fijar la multa que hasta el día de hoy recae sobre el uso y/o utilización de inmovilizadores (CEPOS), que son colocados en todos los vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados, o bien para la inmovilización de otros vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones al reglamento de tránsito.

POR TANTO

Con fundamento en lo considerado, leyes citadas y lo que para el efecto preceptúan los artículos 3, 6, 7, 30, 39, 40, 41, 42, 52, 60, 61, 62, 82, 83, 84, 109, 110, del Código Municipal, Decreto No. 58-88 del Congreso de la República y artículo 8 de la Ley de Tránsito, Decreto No. 132-96 del Congreso de la República.



ACUERDA

Artículo 1°. Los propietarios legítimos o tenedores de vehículos automotores que sean inmovilizados con cepos u otros mecanismos similares, por haber sido dejados en la vía pública, en lugares no autorizados del municipio de Guatemala o cuyos conductores hayan cometido otras infracciones al Reglamento de Tránsito y/o Reglamento de Parquímetros Municipales, serán sancionados con una multa de DOSCIENTOS QUETZALES por cada infracción más los gastos administrativos correspondientes, por un valor de CINCUENTA QUETZALES.

Artículo 2°. Los inmovilizadores (CEPOS) serán liberados por la Oficina de Ordenamiento de Tránsito de la Policía Municipal de Tránsito inmediatamente después que el interesado acredite con la boleta de pago, que ha cancelado el monto de la multa en los bancos autorizados del sistema bancario nacional.

Artículo 3°. Se derogan otras disposiciones municipales que se opongan o tergiversen el presente Acuerdo Municipal.

Artículo 4°. El presente Acuerdo Municipal entra en vigencia inmediatamente y deberá publicarse en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALÓN DE SESIONES "MIGUEL ÁNGEL ASTURIAS" DEL PALACIO MUNICIPAL, EL TRES DE FEBRERO DE DOS MIL.²¹

²¹ Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala. **Archivo.** (Guatemala, 20 de agosto de 2010).



Cabe indicar aquí que la disposición municipal transcrita, sólo desarrolló lo establecido en el Artículo 34 de la Ley de Tránsito, a excepción del Reglamento de Parquímetros, y el aspecto a destacar es el monto fijado para la sanción de la inmovilización.

Sin duda, esta ordenanza municipal, se emitió para suplir la deficiencia en la Ley y Reglamento de Tránsito, al no estar establecido el monto de la multa a pagar cuando un vehículo automotor es inmovilizado con cepo; además, por no existir otra norma que pudiera aplicarse supletoriamente conforme al silogismo jurídico.

Sin embargo, dicha disposición no contempló un procedimiento para inmovilizar los vehículos, que no diera lugar a la arbitrariedad de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito.

El segundo Acuerdo Municipal es el Acdo. No. COM-014, de fecha ocho de mayo de 2002, mismo que transcribo a continuación:

“EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE GUATEMALA

CONSIDERANDO

Que al haberse trasladado por el Ministerio de Gobernación la administración del tránsito en su jurisdicción a la Municipalidad de Guatemala, conforme lo establece la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República y su Reglamento, corresponde a esta Municipalidad su implementación.



CONSIDERANDO

Que se hace necesario reformar y aprobar por este Concejo Municipal la normativa para la correcta aplicación de las multas por el ente operativo municipal, dentro del Municipio de Guatemala.

POR TANTO

Con fundamento en lo considerado, leyes citadas y lo que para el efecto preceptúan los artículos 3, 6, 30, 40, 52, 82, 84 del Código Municipal, Decreto No. 58-88; 8, 31, 34, 35 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96, ambos del Congreso de la República; y 5 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo No. 273-98.

ACUERDA

Artículo 1°. De conformidad con el Artículo 184 inciso 6) del Reglamento de Tránsito, se establece una multa de Quinientos quetzales (Q.500.00), por estacionar en lugar señalizado con prohibición y los especificados en los Artículos 152 y 153 de dicho Reglamento. En estos casos, por razones de interés social, se establece una exoneración de acuerdo al siguiente cuadro.

CUADRO RESUMEN DE EXONERACIONES PARA VEHÍCULOS DE 4 RUEDAS O MÁS

PLAZO	EXONERACIÓN	PAGO
1-4 DÍAS HÁBILES	50%	Q.250.00
5 DÍAS HÁBILES	25%	Q.375.00
6 DÍAS HÁBILES O MÁS	0%	Q.500.00



CUADRO RESUMEN DE EXONERACIONES PARA MOTOCICLETAS

PLAZO	EXONERACIÓN	PAGO
1-4 DÍAS HÁBILES	90%	Q. 50.00
5 DÍAS HÁBILES	25%	Q.375.00
6 DÍAS HÁBILES O MÁS	0%	Q.500.00

Artículo 2°. Se deroga cualquier otra disposición, resolución, ordenanza, reglamento o acuerdos municipales que contravengan, se opongan o tergiversen el presente Acuerdo.

Artículo 3°. El presente Acuerdo Municipal entra en vigencia el día de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALÓN DE SESIONES “MIGUEL ÁNGEL ASTURIAS” DEL PALACIO MUNICIPAL, A LOS OCHO DIAS DEL MES DE MAYO DE DOS MIL DOS.²²

En principio, esta disposición municipal entra en armonía con lo establecido en el Artículo 1 de la Constitución Política de la República de Guatemala, al referirse que la misma se emitió por un interés social; es decir, que los miembros del Concejo Municipal, debidamente legitimados para dictar las medidas que dentro de su competencia corresponden y, sin infringir preceptos constitucionales y de orden ordinario, emitieron dicha norma para la consecución del bien común. El porcentaje de

²² Ibid.



exoneración tanto para vehículos y motocicletas, en apariencia mejoró el porcentaje establecido en el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito, el cual establece un único descuento del 25% si la multa es cancelada dentro de los cinco días hábiles a su imposición.

En cuanto al tercer y vigente Acuerdo Municipal referente a la inmovilización de vehículos por medio de aparatos inmovilizadores, el mismo se identifica como Acuerdo COM-008-06, de fecha 27 de febrero de 2006, el cual transcribo a continuación:

“EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE GUATEMALA

CONSIDERANDO

Que el Organismo Ejecutivo por conducto del Ministerio de Gobernación, a través del Acuerdo Gubernativo número 67-98 de fecha once de febrero de mil novecientos noventa y ocho, delegó a la Municipalidad de Guatemala, la competencia de la administración del tránsito dentro de su respectiva jurisdicción, el cual fue convalidado por el Honorable Concejo Municipal con fecha veintitrés de febrero del mismo año.

CONSIDERANDO

Que para dicho cumplimiento deben adoptarse las medidas que sean necesarias y emitir las ordenanzas y disposiciones municipales que coadyuven al eficiente desempeño de la administración y control del tránsito dentro del municipio.



CONSIDERANDO

Que corresponde a la Policía Municipal de Tránsito la facultad de aplicar las sanciones previstas en la Ley de Tránsito, su Reglamento y aquellas ordenanzas municipales creadas para el efecto.

CONSIDERANDO

Que dentro de los mecanismos utilizados por la Policía Municipal de Tránsito, para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública o en lugares no autorizados para los mismos, está la colocación de los aparatos inmovilizadores (CEPOS), los que se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa por la infracción cometida. Sin embargo, en múltiples ocasiones los propietarios o conductores de los vehículos automotores que han sido inmovilizados, retiran el aparato inmovilizador causándole daños en su estructura, la cual por sus características no es objeto de reparación, haciendo incurrir en gastos administrativos y operativos a EMETRA por los daños ocasionados, además del perjuicio causado por la suma de dinero dejada de percibir.

POR TANTO

Con base en lo considerado y en lo que para el efecto preceptúan los artículos 253 inciso c) de la Constitución Política de la República de Guatemala; 33, 35, inciso i); y 73 inciso a) del Código Municipal, Decreto 12-2002 del Congreso de la República.



ACUERDA

Artículo 1. Los aparatos inmovilizadores (CEPOS) colocados a los vehículos dejados en la vía pública o en lugares no autorizados para los mismos, de conformidad con lo preceptuado en los artículos 152, 153 y 184 numeral 6 del Reglamento de Tránsito, serán liberados únicamente por la Unidad de Grúas y Cepos de la Policía Municipal de Tránsito, inmediatamente después que el interesado haya efectuado el pago de QUINIENTOS QUETZALES (Q. 500.00) por la infracción cometida. Este pago deberá acreditarse con la boleta de pago extendida por cualquiera de los bancos del sistema autorizados para el efecto o recibo extendido por las cajas receptoras de la Municipalidad.

Artículo 2. A los propietarios legítimos o tenedores de vehículos automotores de transporte liviano que sean inmovilizados por medio de CEPOS o mecanismos similares, de conformidad con lo preceptuado en los artículos 152, 153 y 184 numeral 6 del Reglamento de Tránsito, que liberen o retiren el aparato inmovilizador utilizando la fuerza o cualquier otro mecanismo que dañe la estructura del mismo, será sancionado con una multa de CINCO MIL QUETZALES (Q. 5,000.00) por los gastos administrativos y daños ocasionados.

Artículo 3. Cuando se trate de vehículos de transporte pesado, la multa será de SIETE MIL QUETZALES (Q. 7,000.00) por los gastos administrativos y daños ocasionados.



Artículo 4. Las multas a que se refieren los artículos 2 y 3 del presente Acuerdo son sin perjuicio de las acciones penales que pudieran derivarse de la sustracción y robo de los aparatos inmovilizadores (CEPOS).

Artículo 5. Se deroga cualquier otra disposición, resolución, ordenanza, reglamento o acuerdo municipal que se oponga o tergiverse el contenido del presente Acuerdo.

Artículo 6. El presente Acuerdo empezará a regir el día siguiente de su publicación en el Diario de Centroamérica, Órgano Oficial del Estado.

Dado en el Salón de Sesiones “Miguel Ángel Asturias” del Palacio Municipal, el día veintisiete de febrero del dos mil seis.”²³

El Acuerdo COM-008-06, claramente tiene por objeto dos aspectos importantes, el primero es crear la multa de quinientos quetzales (Q. 500.00) para el conductor o propietario de vehículos automotores que sean inmovilizados con cepos por estacionarse en lugar prohibido dentro de la vía pública.

Para establecer dicho monto, se fundamentaron en lo que establece el Artículo 184 numeral 6 del Reglamento de Tránsito, el cual estipula que por estacionarse en lugar señalizado con prohibición se aplicará una multa de quinientos quetzales, así como en los casos especificados en los Artículos 152, 153 del Reglamento; es decir, que

²³ **Ibid.**



interpretaron dicho precepto jurídico atendiendo a sus intereses económicos, y no a un fin social.

El segundo aspecto, refiere una sanción de carácter administrativo para los casos en que el conductor cuyo vehículo ha sido inmovilizado, retire y dañe el dispositivo inmovilizador, como bien lo dice el licenciado Caldera Rivas en su tesis de grado: "El Acuerdo número 008-06 del Concejo Municipal, publicado en el Diario de Centro América, el veinticuatro de marzo de dos mil seis, pretende disminuir el daño o robo de cepos por los conductores de vehículos que han sido inmovilizados en la ciudad de Guatemala, ya que los antecedentes demuestran que al momento que se dan cuenta que fueron inmovilizados con un cepo, por falta de dinero, por enojo o por otras circunstancias, deciden dañar o quitar el cepo, sin prever las consecuencias futuras."²⁴

Otro aspecto no menos importante que insisto debió haberse incluido, es el procedimiento de la colocación de los aparatos inmovilizadores, pues por citar un ejemplo; si la persona se encuentra dentro del vehículo al momento que el agente de tránsito verifique la infracción, éste debería indicar al conductor que movilice el automotor; es decir, prevenirle y darle un tiempo prudencial para que lo haga.

²⁴ Caldera Rivas. Ob. Cit. Pág. 66



4.9. Descuentos e intereses de las multas de tránsito

De conformidad con el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito, si una multa impuesta por un policía de tránsito nacional o municipal, se cancela dentro de los cinco días hábiles siguientes a su imposición, el infractor tendrá derecho a un descuento del veinticinco por ciento deducido del monto de la multa. A partir del sexto día hábil posterior a la imposición de la multa, el infractor pagará el monto completo de la multa más intereses por mora calculados al veinte por ciento (20%) anual.

En cuanto al análisis de dicho precepto legal, he de decir que el mismo es de aplicación general para toda multa que se imponga por la inobservancia e incumplimiento de las disposiciones contempladas en la Ley y Reglamento de Tránsito, la cual no necesita de interpretación distinta a lo que ordena.

4.10. Medios de impugnación en materia de tránsito

Tal como lo manifiesta el licenciado Castillo González: "Para que una multa se considere válida deben observarse algunos requisitos, dentro de los cuales debe existir un recurso administrativo que el multado pueda imponer."²⁵

De esa cuenta, el Artículo 47 de la Ley de Tránsito establece que: "En materia de tránsito toda persona que se considere afectada por una disposición administrativa,

²⁵ Castillo González. Ob. Cit. Pág. 665

podrá interponer recurso de revocatoria ante el jefe del Departamento de Tránsito, o ante el Juez de Asuntos Municipales de Tránsito, según el caso, el que será resuelto en el término de treinta días. En caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto desfavorablemente.”



En contra de la resolución que emitan estas autoridades, cabrán los recursos que establece la Ley de lo Contencioso Administrativo.

La disposición referida, debe tener plena observancia y aplicabilidad por parte de las autoridades de tránsito, puesto que su aplicación es imperativa al estar reconocido dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, por lo que a toda persona o infractor a las disposiciones contenidas en la Ley y Reglamento de Tránsito, le asiste el derecho de interponer los recursos correspondientes ante el órgano competente, de modo que no se le prive del derecho de accionar, defenderse, ofrecer y aportar prueba, contra las infracciones y sanciones de tránsito. Sin tal observancia se infringe la ley y procedimiento, haciendo factible otros recursos en otra instancia.

4.11. Interpretación de las leyes

La ley es la fuente del ordenamiento jurídico guatemalteco y contra la observancia de la ley no puede alegarse ignorancia, desuso, costumbre o práctica en contrario; es decir, que no cabe posibilidad alguna de desconocimiento de la ley tanto para funcionarios y



empleados públicos como para los administrados, porque vigentes las leyes, observancia y aplicación general en todo el territorio de la república.

Por ello, el funcionario o empleado público, en el ejercicio de sus cargos, deben actuar con apego al orden jurídico gubernamental y a los principios generales del derecho; de lo contrario, si infringen la ley en perjuicio de los particulares e intereses personales o institucionales, son responsables de los daños y perjuicios que causaren. La infracción a la ley, hace incurrir en responsabilidad civil y penal.

Al respecto el licenciado Catillo González expone: “En la administración pública guatemalteca, la interpretación de la ley es la consecuencia inevitable de su aplicación a casos concretos. Sin embargo, la interpretación de la ley, no es tan simple como parece, dado que la misma se sujeta a etapas y la primera de estas etapas, se relaciona con el conocimiento de la ley. Los resultados de la interpretación, dependen de la experiencia y del estudio jurídico. “El conocimiento” se refiere al significado de la ley, al contenido y a los alcances de las normas, objetivos y resultados definidos por el autor de la ley.”²⁶ (sic).

“El trabajo de interpretación de la ley está ligado a tres situaciones: 1. **La ley contiene normas redactadas con claridad y precisión.** En este caso, no hay problema, las normas jurídicas, se aplican de acuerdo con su texto, dado que se entienden fácilmente, sin esfuerzo. 2. **La ley contiene normas redactadas en su totalidad o en**

²⁶ **Ibid.** Pág. 106



parte, incomprensibles, enredadas, oscuras o ambiguas. En este caso, el texto incomprensible, enredado, oscuro o ambiguo, se clarifica por medio de los métodos de interpretación jurídica. 3. La ley contiene normas redactadas con lagunas o vacíos y por esto mismo, omite situaciones, hechos y asuntos. En este caso, las lagunas o vacíos se resuelven con la integración y analogía.”²⁷ (sic).

La existencia del ordenamiento jurídico, norma la conducta humana y consolida el régimen de legalidad, seguridad, igualdad y paz de todos los habitantes de la república. “Toda actividad administrativa debe someterse a la ley. El término “ley”, comprende toda norma jurídica, de cualquiera forma y procedencia: constitucional, legal y reglamentaria.”²⁸. (sic).

El no acatamiento, irrespeto, tergiversación y contradicción a las normas jurídicas, hace incurrir en ilegalidad y antijuridicidad; por lo tanto, los actos del poder público que se realicen apartados de los preceptos previstos en la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes, hacen procedente ejercer la acción correspondiente a fin de restaurar el imperio de los mismos y asegurar el régimen de legalidad y estado de derecho.

²⁷ **ibid.** Pág. 107

²⁸ **ibid.** Pág. 45



4.12. Incumplimiento del Artículo 189 del Reglamento de Tránsito

Tal como lo indico en el título 4.9 del presente capítulo, el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito, establece que si una multa impuesta por un policía de tránsito nacional o municipal, se cancela dentro de los cinco días hábiles siguientes a su imposición, el infractor tendrá derecho a un descuento del veinticinco por ciento deducido del monto de la multa. A partir del sexto día hábil posterior a la imposición de la multa, el infractor pagará el monto completo de la multa más intereses por mora calculados al veinte por ciento (20%) anual.

Sin embargo, los agentes de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala al imponer los aparatos inmovilizadores (cepos) a los vehículos dejados en la vía pública o estacionados en lugar prohibido, imponen una multa de Q.500.00 para que luego de pagada íntegramente la misma, el vehículo sea liberado; es decir, que a pesar que la multa se cancela el mismo día de su imposición, no se le otorga al infractor el descuento del 25% a que hace referencia el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito.

Castillo González dice: "...Quien se aparta de las disposiciones previstas en la ley, incurre en ilegalidad; quien utiliza la fuerza y la discrecionalidad, incurre en antijuridicidad; y finalmente, quien actúa y toma decisiones contrarias a las normas y principios jurídicos constitucionales, incurre en inconstitucionalidad."²⁹

²⁹ **Ibid.** Pág. 26.



Lo sostenido por el autor citado, tiene relación con el tema tratado, pues claro está que las autoridades de tránsito del municipio de Guatemala, se apartan de las disposiciones previstas en la ley, ya que desatienden el tenor literal de la misma, y por el contrario utilizan la discrecionalidad para su aplicación.

De ahí la facultad de las personas agraviadas (infractores) de acudir y presentar los recursos idóneos en la jurisdicción correspondiente; en este caso, la vía administrativa. Es decir, que deberán presentarse los recursos de revocatoria y reposición, contemplados en la Ley de lo Contencioso Administrativo, ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito y el Concejo Municipal, respectivamente.

Dichos recursos están contemplados en la Ley de Tránsito, en el Artículo 47, al establecer que en materia de tránsito, toda persona que se considere afectada por una disposición administrativa, podrá interponer recurso de revocatoria ante el Juez de Asuntos Municipales de Tránsito, el cual será resuelto en el término de treinta días. En el caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto desfavorablemente. En contra de la resolución que emita esta autoridad, cabra el recurso que establece la Ley de lo Contencioso Administrativo.

Ahora bien, en el caso de agotada la vía administrativa y las resoluciones emitidas fueran desfavorables, ha de acudirse a la vía del amparo, con el fin de protegerse de las violaciones de la autoridad y restaurar el imperio de la ley.



La figura del amparo, protege a las personas contra las amenazas de violaciones de derechos o restaura su imperio cuando la violación ha ocurrido. Procede siempre que las disposiciones, resoluciones o actos de la autoridad lleven implícito una amenaza, restricción o violación a los derechos que la Constitución Política de la República y las leyes garantizan.

Como ha quedado expuesto, las autoridades municipales de tránsito del municipio de Guatemala incumplen la disposición contenida en el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito, pues las multas por colocación de cepos se siguen pagando sin el descuento del 25%, violando así un derecho contemplado en una norma reglamentaria, por lo que conforme al ordenamiento jurídico, deben realizarse las acciones pertinentes ante las autoridades correspondientes, para la aplicación del descuento respectivo y deducirse las responsabilidades que dichos actos implican. Sin embargo, hasta hoy día, no se conoce de acciones legales que pretendan hacer valer la aplicación de la ley.



CONCLUSIONES



1. Si bien la delegación de la administración de tránsito a las municipalidades, ha facilitado el cumplimiento de otras funciones importantes al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, hace falta control y supervisión de las actividades por parte del órgano delegante.
2. La falta de educación vial para la conducción y movilidad segura en Guatemala, es una de las principales causas de accidentalidad vial en el país, lo cual representa altos costos en la atención médica y rehabilitación, tanto para las familias de las víctimas como para el sistema de salud gubernamental.
3. Cuando se colocan los cepos a los vehículos, por cualquier causa que sea, se violan los principios del derecho de defensa y debido proceso.
4. La Policía Municipal de Tránsito, se ha convertido en un ente recaudador de dinero, olvidándose de su función principal, que es la administración y regulación del tránsito.
5. Al pagarse la multa por imposición de un cepe, es criterio de la Policía Municipal de Tránsito no realizar el descuento del 25%, ya que según ellos eso no está contemplado en el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito.



RECOMENDACIONES



1. La competencia de la administración y el ejercicio de las funciones de autoridad de tránsito delegadas a la Municipalidad de Guatemala, deben ser controladas y supervisadas periódicamente por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, con la finalidad de velar por el estricto cumplimiento de la Ley y Reglamento de Tránsito y el ordenamiento jurídico guatemalteco.
2. Es necesario que el Organismo Ejecutivo haciendo uso de su derecho constitucional de iniciativa de ley, envíe al Congreso de la República una iniciativa mediante la cual se cree la Ley de Educación Vial, con el objeto que se incluya de forma obligatoria dicha materia dentro del sistema educativo del país y en todos los niveles educativos.
3. El Ministerio de Gobernación debe instaurar una política institucional consistente en velar porque la Policía Municipal de Tránsito cumpla con su función, ya que últimamente se ha convertido en un ente recaudador de dinero.
4. El Organismo Ejecutivo debe reformar la Ley de Tránsito en el sentido que, se establezca claramente que el pago de las multas por cepos tengan el 25% de descuento que regula el Artículo 189 del Reglamento de Tránsito.



BIBLIOGRAFÍA



ALLI TURRILLAS, Juan-Cruz. **La profesión militar: Análisis jurídico tras la ley 17/1999, de 18 de mayo, reguladora del personal de las fuerzas armadas.** España: Ed. Instituto Nacional de Administración Pública, 2000.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental.** 19a. ed. Actualizada, corregida y aumentada; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2008.

CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I.** 4a. ed. Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix, 2001.

CALDERA RIVAS, Walfre Obdulio. **Importancia de la aplicación del Acuerdo Municipal número COM-008-06 sobre el cobro por daños o robos de cepos y la incidencia del mismo en materia de tránsito en el municipio de Guatemala.** Tesis de grado. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: Ed. Ediciones Mayte, 2007.

CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo guatemalteco.** 2t. 18a. ed. Actualizada. Guatemala: Ed. Impresiones Gráficas, 2006.

Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala. **Archivo.** (Guatemala, 20 de agosto de 2010).

Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. **Guía práctica de seguridad vial.** Ginebra, Suiza: (s.e.), 2007.

FERNÁNDEZ, Marta Eugenia. **Educación para la seguridad vial y la movilidad segura de los jóvenes.** Buenos Aires, Argentina: (s.e.), (s.f.).

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

MACKENNEY, Ana Lucía. **Alcoholismo en Guatemala.**
<http://www.coedu.usf.edu/zalaquett/cic/ag.htm> (Guatemala, 16 de septiembre de 2010).



Organización Mundial de la Salud. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.** Washington, D.C. EE.UU: (s.e.), 2004.

Organización Mundial de la Salud. **Informe sobre la situación mundial de seguridad vial.** Ginebra, Suiza: (s.e.), 2009.

Organización Panamericana de la Salud. **Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas.** Washington, D.C. EE.UU: (s.e.), 2009.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Argentina. Ed. Heliasta, 1981.

OROZCO, Andrea. **La difícil tarea de regular el tránsito capitalino.**
<http://www.lahora.com.gt/notas.php?key=56794&fch=2009-10-10>. (Guatemala, 16 de septiembre de 2010).

Legislación:

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

Ley de lo Contencioso Administrativo. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 119-96, 1996.

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

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

Reglamento de Tránsito. Ministerio de Gobernación, Acuerdo Gubernativo número 273-98, 1998.



Acuerdo Gubernativo No. 67-98 Organismo Ejecutivo, Ministerio de Gobernación, 1998.

Reglamento de Organización y Funcionamiento del Departamento de la Policía Municipal de Tránsito. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.

Acuerdo Municipal COM-014. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 2002.

Acuerdo Municipal COM-008-06. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 2006.