



Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Procedimiento para la detección y sanción de infracciones
de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho
comparado**
(Tesis de Licenciatura)

Yury Dámaris Arévalo Cú

Guatemala, octubre 2023

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Procedimiento para la detección y sanción de infracciones
de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho
comparado**

(Tesis de Licenciatura)

Yury Dámaris Arévalo Cú

Guatemala, octubre 2023

Para los efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, **Yury Dámaris Arévalo Cú**, elaboró la presente tesis, titulada **Procedimiento para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho comparado.**

AUTORIDADES DE UNIVERSIDAD PANAMERICANA

M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus

Rector

Dra. Alba Aracely Rodríguez de González

Vicerrectora Académica

M. A. César Augusto Custodio Cobar

Vicerrector Administrativo

EMBA. Adolfo Noguera Bosque

Secretario General

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA

Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera

Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Cobán A.V. 6 de mayo del año 2022

Señores Miembros
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Universidad Panamericana
Presente

Estimados Señores:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como asesora del estudiante **Yury Dámaris Arévalo Cú**. ID 000101214. Al respecto se manifiesta que:

- a) Brinde acompañamiento al estudiante en referencia durante el proceso de elaboración de la tesis denominada **“Procedimiento para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho comparado”**.
- b) Durante ese proceso le fueron sugeridas correcciones que realizó conforme los lineamientos proporcionados.
- c) Habiendo leído la versión final del documento se establece que el mismo constituye un estudio serio en torno al tema investigado, cumpliendo con los requerimientos metodológicos establecidos por la facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,


Xinia Carolina Ruiz Montejo
Licda. Xinia Carolina Ruiz Montejo
ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala 16 de julio de 2022

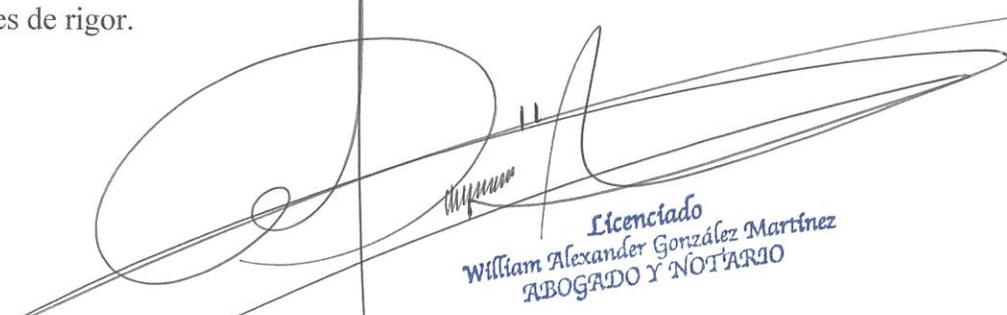
Señores Miembros
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Universidad Panamericana
Presente

Estimados señores:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como revisor metodológico de la tesis del estudiante Yury Dámaris Arévalo Cú, ID 000101214, titulada Procedimiento para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho comparado. Al respecto me permito manifestarles que, la versión final de la investigación fue objeto de revisión de forma y fondo, estableciendo que la misma constituye un estudio serio que cumple con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,



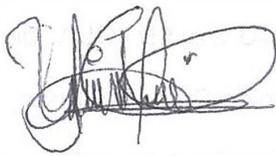
Licenciado
William Alexander González Martínez
ABOGADO Y NOTARIO

William Alexander González Martínez
Abogado y Notario

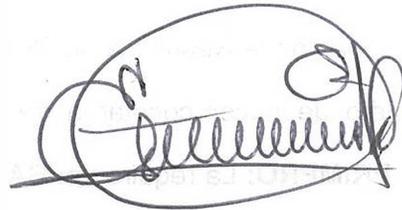
En la ciudad de Cobán, Alta Verapaz, siendo las trece horas con diez minutos, del día once de agosto del año dos mil veintitrés, Yo, **MARVIN ESTUARDO XOL PU, Notario**, número de colegiado veinticinco mil ochocientos treinta y seis (25836); me encuentro constituido en mi oficina profesional ubicada en catorce avenida tres guion treinta y cuatro zona doce de esta ciudad soy requerido por **YURY DÁMARIS ARÉVALO CÚ DE ARTOLA**, de treinta y siete años de edad, casada, guatemalteca, Maestra de Educación Primaria Urbana, de este domicilio, quien se identifica con Documento Personal de Identificación (DPI) con Código Único de Identificación (CUI) numero mil ochocientos treinta, ochenta y tres mil quinientos treinta y nueve, mil seiscientos uno (1830 83539 1601), extendido por el Registro Nacional de las Personas de la República de Guatemala, quien requiere mis servicios profesionales con el objeto de hacer constar a través de la presente **DECLARACIÓN JURADA** lo siguiente: **PRIMERO:** La requirente, **BAJO SOLEMNE JURAMENTO DE LEY**, y enterada por el infrascrito notario de las penas relativas al delito de perjurio, **DECLARA** ser de los datos de identificación personal consignados en la presente y que se encuentra en el libre ejercicio de sus derechos civiles. **SEGUNDO:** Continúa declarando bajo juramento la requirente: i) ser autor del trabajo de tesis titulado: **“Procedimiento para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho comparado”**; ii) haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; y iii) aceptar la responsabilidad como autor del contenido de la presente tesis de licenciatura. No habiendo nada más que hacer constar, finalizo el presente instrumento en el mismo lugar y fecha de inicio, quince minutos después, la cual consta en una hoja de papel bond tamaño oficio, impresa en ambos lados, que firmo y sello, a la cual le adhiero los timbres para cubrir los impuestos correspondientes que determinan las leyes respectivas: un timbre notarial del valor de diez quetzales con serie BJ guion cero ciento noventa y tres mil seiscientos cincuenta (BJ-0193650) y un timbre fiscal



del valor de cincuenta centavos con número de registro siete millones setecientos dieciséis mil seiscientos (7716600). Leo íntegramente lo escrito al requirente, quien, enterado de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, la acepta, ratifica y firma con el Notario que autoriza. **DOY FE DE TODO LO EXPUESTO.**

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a horizontal line at the bottom.

ANTE MÍ:

A handwritten signature in black ink, enclosed within a large, hand-drawn oval. The signature is stylized and appears to read 'Marvin Estuardo Xol Pu'.

Lic. Marvin Estuardo Xol Pu
ABOGADO Y NOTARIO



ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **YURY DÁMARIS ARÉVALO CÚ**
Título de la tesis: **PROCEDIMIENTO PARA LA DETECCIÓN Y SANCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS EN DERECHO COMPARADO**

El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y de la Justicia, así como los títulos de Abogada y Notaria, la estudiante ya mencionada, ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

Segundo: Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por la tutora, Licenciada Xinia Carolina Ruiz Montejo, de fecha 6 de mayo de 2022.

Tercero: Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por el revisor, Licenciado William Alexander González Martínez, de fecha 16 de julio de 2022.

Cuarto: Que tengo a la vista el acta notarial autorizada en la ciudad de Cobán, Alta Verapaz, el día 11 de agosto de 2023 por el notario Marvin Estuardo Xol Pu, que contiene declaración jurada de la estudiante, quien manifestó bajo juramento: *ser autor del trabajo de tesis, haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; y aceptar la responsabilidad como autor del contenido de su tesis de licenciatura.*

Por tanto,

Autoriza la impresión de la tesis elaborada por la estudiante ya identificada en el acápite del presente documento, como requisito previo a la graduación profesional.

Guatemala, 14 de septiembre de 2023

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"



Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

Nota: Para efectos legales, únicamente la sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

Dedicatoria

A DIOS:

Por ser siempre mi guía, y mi amigo fiel; por haberme concedido la vida, la sabiduría, la perseverancia y fortaleza para lograr cada meta trazada.

A MIS PADRES:

Eleazar Arévalo Gómez (+) y Estela Cú de Arévalo por tanto amor, enseñanzas, por todo el esfuerzo que realizaron para brindarme educación a mí y mis hermanos y sus oraciones que siempre me acompañan.

A MIS HERMANOS:

Giovany, Ileana, Gabriela y Yesica Arévalo por su apoyo incondicional durante el transcurso de mi vida estudiantil.

A MIS HIJAS:

Angie y Emely por ser el motor de mi vida y fuente de inspiración para culminar esta carrera.

A MI AMADO ESPOSO: Oliver Gudiel Artola Por ser el sostén de nuestro hogar y ser el apoyo perfecto para cumplir mi sueño y terminar mi carrera. Por estar siempre conmigo y brindarme su hombro durante esos días de agotamiento. Gracias amor mío por tu compañía.

A DEMAS FAMILIA: Porque sé que cada uno se ha recordado de mí en sus oraciones.

A UNIVERSIDAD PANAMERICANA: Por haberme permitido alcanzar mi sueño al culminar mi carrera.

Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Detección y sanción de infracciones de tránsito en Guatemala	1
Dispositivos tecnológicos en infracciones de tránsito y el derecho comparado	27
Diferencias y similitudes con respecto a Guatemala	55
Conclusiones	68
Referencias	70

Resumen

La investigación se originó a partir de la pregunta de indagación consistente en saber cuál es la forma de adecuación legal del procedimiento para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos tecnológicos en Guatemala y en el derecho comparado, ya que en la actualidad estos son aplicados, aun cuando no existe norma que los avale o que establezca el procedimiento legítimo de su utilización. Como objetivos de investigación, versaron; el realizar un examen acerca del procedimiento actual para la detección y sanción de faltas a la ley de tránsito, así mismo conocer la forma en que se regula el proceso en cuestión en los países de Perú, México y Argentina. Por último, comparar el procedimiento utilizado en derecho comparado para establecer como podría regularse en Guatemala.

En virtud de lo cual, dentro del desarrollo del artículo especializado, se llevó a cabo un análisis de la legislación vigente y de la doctrina tanto en el ámbito nacional como en el internacional, pudiendo concluir posterior a la finalización de la investigación que en Guatemala, es necesario que se lleve a cabo una reforma al ordenamiento jurídico en materia de tránsito, en el que se regulen los medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito así como una adecuación al proceso de sanción que sea acorde a los principios y derechos consagrados en Guatemala, adaptado el mismo no solo a la tecnología actual sino a la

realidad social del país, con el objeto de otorgarle el carácter de legítimo.

Palabras clave

Procedimiento. Detección. Sanciones. Infracciones de tránsito. Dispositivos electrónicos.

Introducción

El problema objeto de investigación pertenece al área del derecho administrativo y radica en cuanto a establecer cuál es la forma de adecuación legal que debe de tener el procedimiento utilizado para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos electrónicos, para que posterior a la investigación y análisis de dicha temática en el ordenamiento jurídico de Perú, México y Argentina, de lo mismo se pueda establecer la forma adecuada, optima, funcional y sobre todo legitima de regular dicho procedimiento dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco. Lo anterior en virtud de realizar una adaptación a lo establecido en la actualidad y que la aplicabilidad de los dispositivos en mención pueda ser legal.

Los objetivos que se pretenden consisten en examinar el procedimiento administrativo de detección y sanción de infracciones de tránsito utilizado en la actualidad en Guatemala, conocer la regulación legal de tal procedimiento, a través de dispositivos tecnológicos en los países de Perú, México y Argentina y comparar los procedimientos utilizados para establecer cómo podría regularse en Guatemala. Las razones que justifican la investigación radican en la necesidad de un estudio que exponga las implicaciones que representa la incorporación de dispositivos tecnológicos a los asuntos relacionados con el tránsito, exponiendo las adaptaciones legislativas que los países mencionados han

tenido que realizar con el objeto de modernizar sus leyes sin que, para lo mismo, estas adaptaciones conlleven a vulneraciones.

La relevancia de la investigación consiste en que le posibilitará al profesional en formación, tener contacto directo con el problema objeto de estudio, lo que le permitirá analizar de manera crítica y objetiva la necesidad de realizar de manera equilibrada la modernización de los procesos en materia de tránsito al mismo tiempo procurar por una adaptación legal adecuada, prevaleciendo los principios de debido proceso, de legalidad y el derecho de defensa. Así también, la investigación será un aporte al desarrollo de la educación superior del país, porque constituirá un estudio jurídico nuevo con criterios legales y sociales válidos, sobre las situaciones legales que surgen junto con los avances de la tecnología en materia de tránsito. Por último, el artículo especializado podrá ser usado como fuente de consulta bibliográfica, por ser el resultado de un proceso de investigación apegado a normas y principios básicos.

La modalidad de investigación es un estudio de derecho comparado, el mismo en cuanto a su contenido, será separado en tres subtítulos, el primero basado en el procedimiento administrativo de detección y sanción de infracciones en Guatemala, en el que se abordarán subtemas, como las autoridades, competencia, facultades y la regulación legal del tránsito en. En cuanto al segundo subtítulo, el mismo se relaciona con el

procedimiento de detección y sanción de infracciones de a través de dispositivos tecnológicos en Perú, México y Argentina. Por último, en el subtítulo tercero se establecerá lo relativo a las Diferencias y similitudes con respecto a Guatemala, acerca del proceso administrativo para la detección y sanción de infracciones a través de medios electrónicos en los países mencionados, para que posterior a ello, se establezca una propuesta de regulación legal para Guatemala.

Procedimiento para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho comparado

Detección y sanción de infracciones de tránsito en Guatemala

En relación al tema objeto de la investigación, el cual gira entorno al procedimiento para la detección y sanción de infracciones de tránsito por dispositivos electrónicos en derecho comparado, es preciso acotar con anterioridad lo relativo a la detección y sanción de estas infracciones en Guatemala, en virtud de lo cual se concibe como proceso de detección, a las acciones llevadas a cabo por parte de los personeros designados por la autoridad competente en las distintas jurisdicciones, con el objeto de determinar actos cometidos por los conductores sobre la vía pública, que tienden a violentar lo establecido dentro de la norma jurídica ordinaria especial en la materia objeto de estudio.

En relación a las sanciones, de manera general estas son concebidas como las consecuencias establecidas en el ordenamiento jurídico, las cuales son impuestas a todas aquellas personas que llevan a cabo actos contrarios a lo establecido en la ley, en este caso en específico en la Ley y Reglamento de Tránsito. El procedimiento por el cual se llevará a cabo esta situación se encuentra identificado dentro de la normativa de la materia, el cual es un procedimiento establecido en una ley que fue aprobada en el año de 1996, tiempos en los que la incursión de medios

tecnológicos a esta materia, era inconcebible, por la realidad que se vivía en esos tiempos en el país, situación que hace meritorio un estudio en cuanto a la optimización del mismo.

Procedimiento administrativo

El procedimiento administrativo de forma específica, por su parte, se encuentra debidamente compuesto a partir de la agrupación de diversas etapas ordenadas y concatenadas, cuyo objetivo principal se centra en la emisión, al final del proceso, un acto de carácter administrativo. Por su parte, en lo que respecta a la administración pública los establece con el objeto principal de garantizar a todos los ciudadanos que las medidas que sean tomadas por parte del gobierno serán coherentes una con otras, y que estarán siempre documentadas. Todo individuo posee la facultad de tener conocimiento de la información que se tiene acerca de su persona, con el objeto de no ser sorprendidos por situaciones que atenten en contra de su integridad.

Autoridades en materia de tránsito

Las autoridades estatales que tienen relación directa con la materia objeto de estudio, se encuentra la primera autoridad que corresponde al Ministerio de Gobernación; que de conformidad con lo preceptuado en el contenido del ordenamiento jurídico guatemalteco, esta constituye una entidad que tiene delegada por disposición de la ley, la responsabilidad

acerca de la seguridad dentro del territorio guatemalteco, le compete la formulación de políticas, la ejecución de las mismas y velar por el cumplimiento del ordenamiento jurídico con el objeto de mantener la paz y el orden público, otorgar seguridad a la población y a los bienes de los mismos, garantizar el goce pleno de derechos.

Con respecto a la estructura de carácter organizacional, perteneciente en específico al Ministerio de Gobernación, se encuentra la entidad que funge como la segunda autoridad, denominada como Dirección General de la Policía Nacional Civil, quien a su vez con el objetivo principal de cumplir a cabalidad todas y cada una de sus atribuciones, las cuales le han sido conferidas a través de lo preceptuado en el contenido de la ley. La tercera autoridad son las Municipalidades, las cuales coadyuvan en la administración de tránsito en Guatemala; entidades que tiene como objetivo primordial la administración de su comuna y como una de sus principales facultades la de administrar los servicios públicos, en los cuales se encuentra el control y ordenamiento del transporte terrestre.

En relación a quien representa la mayor jerarquía en la organización de cada uno de los municipios, es importante acotar que esta es ejercida por el órgano colectivo denominado como Concejo Municipal, el cual es debidamente integrado por el alcalde, síndicos y concejales, quienes son elegidos a través de la decisión popular, la cual se ve reflejada por medio del voto de los ciudadanos. Este órgano colegiado posee las facultades

de crear, modificar o extinguir dependencias dentro de la Municipalidad, por lo que en el caso de que se acordara la solicitud de autorización para que les sea delegada la competencia en la materia, podrán con el consenso de la mayoría organizarse para constituir la unidad administrativa y la asignación de recursos para su funcionamiento. En relación con la delegación de facultades en esta materia, se establece que:

Dos o más municipalidades podrán solicitar les sean trasladadas en forma conjunta funciones de la administración de tránsito, en sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes. En este caso, las municipalidades interesadas suscribirán, previamente, un convenio de compromiso entre sí y luego solicitarán al Ministerio de Gobernación el traslado de funciones (Ley de Tránsito, 1996, artículo 9).

Es importante hacer énfasis y prestar atención directa en cuanto a las actividades que le son encomendadas a la unidad administrativa especializada, creada para efectuar actividades dentro de una circunscripción municipal, tales como control y orden en la vía pública, dicha función al mismo tiempo será debidamente desempeñada en las calles y avenidas de las ciudades por personal calificado y capacitado, quienes llevarán a cabo instrucciones en cuanto al orden que debe de haber, la forma de transitar, las restricciones, entre otras cosas. Esta labor es coadyuvada por la actuación de la cuarta autoridad, denominada Juzgados de Asuntos Municipales de Tránsito, quienes para el efecto serán los responsables de conocer de las infracciones cometidas y la aplicación respectiva de las multas.

Es parte de estas autoridades de igual manera en el lugar cinco, la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, dicha entidad estatal posee como parte de sus facultades promover políticas y acciones que tiendan a que se lleve a cabo una correcta funcionalidad en cuanto a la circulación de los medios de transporte terrestres en toda la república, de igual manera coadyuvar con la autoridad para el desplazamiento en la vía pública sea continuo, en todas aquellas regiones en las que se estén realizando inversiones por conducto del Ministerio encargado de la infraestructura del país. Como objetivos de creación de la misma se encuentran, ser trascendental en cuanto a la reducción de accidentes y el aumento de la seguridad vial de los peatones, pasajeros y conductores.

Por último, es de importancia trascendental, hacer alusión con respecto a la Policía Municipal de Tránsito, la cual es una entidad gubernamental de jurisdicción municipal, la misma es creada a partir de un Acuerdo Municipal, donde el Alcalde y su Concejo Municipal, acuerdan crear esta entidad en materia administrativa. Para el efecto las autoridades locales, deben de prever todo aquello que sea considerado esencial para su implementación y posterior puesta en marcha, dentro de estos aspectos debe de considerarse el aspecto económico, para que la misma tenga un correcto desarrollo, teniendo presupuesto para la contratación y capacitación de los agentes policiales y los insumos y enseres que sean necesarios para el desenvolvimiento correcto de sus atribuciones.

Competencia administrativa en materia de tránsito

La competencia del ejercicio de la autoridad en Guatemala, de acuerdo a lo establecido de forma expresa en el contenido del artículo cuatro de la Ley de Tránsito, le pertenece al Ministerio de Gobernación, quien la realiza por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, con salvedad en lo relativo a lo estipulado en el contenido del artículo nueve que enmarca las actividades de índole municipal. El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se constituye como una entidad de índole pública que tiene como objeto principal de existencia regular lo relativo a la circulación de vehículos en la vía pública, donde las autoridades municipales no hayan decidido crear el departamento administrativo correspondiente.

Es importante resaltar lo establecido en el artículo 11 de la Ley de Tránsito, el que faculta al Ministerio de Gobernación, específicamente a través del Departamento de Tránsito, para que pueda llevar a cabo el ejercicio de las acciones de ordenamiento y dirección del tráfico en la vía pública, entendiéndose como la misma las rutas nacionales, municipales, caminos para el uso de peatones, específicamente en los casos que la administración no haya sido delegada a las municipalidades. Esta autoridad también es ejercida por personal operativo que integra la Dirección de la Policía Nacional Civil, la cual como ya se indicó con

anterioridad, es un órgano que pertenece de forma jerárquica al Ministerio de Gobernación, pero en atención al nivel de importancia que ésta presenta en la vía pública se hace mención de la misma de nuevo en el presente apartado.

Cabe reiterar dentro del contenido del presente apartado en relación a lo que de manera doctrinaria y legal se establece entorno a que la competencia en esta materia, es una función o facultad administrativa que de conformidad con el ordenamiento jurídico guatemalteco vigente, le corresponde con exclusividad en primera instancia al Organismo Ejecutivo, cuyo accionar en la práctica es realizada a través de una subdivisión especializada a quienes les confieren el tema, pero de acuerdo a lo regulado en los artículos cuatro, ocho y nueve esta competencia puede ser delegada a las Municipalidades por solicitud del municipio o municipios interesados en crear la Policía Municipal de Tránsito en las respectivas jurisdicciones.

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, placas de circulación, seguros, registros 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 de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente contar

con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Asimismo, 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 (Ley de Tránsito, 1996, artículo 8).

Lo acotado con el precepto legal, indica que es a través de una solicitud formal que el ente máximo de decisión del municipio redacta, estableciendo en primer lugar el acuerdo emanado de la mayoría de los integrantes del Concejo Municipal, para que les sea conferida la competencia en la materia, misma que conocerá y resolverá el Organismo Ejecutivo a través de un acuerdo gubernativo, en el que se den por verificadas cada una de las condiciones requeridas para el correcto desarrollo de la misma, dentro de las que deben de ser satisfechas las directrices acerca de las demarcaciones de tránsito que se llevarán a cabo en la vía pública y el presupuesto para la contratación de quienes fungirán como agentes especializados.

Con el objeto de que se dé una correcta ejecución de las ordenanzas de carácter municipal y para el cumplimiento de los reglamentos emitidos por el Concejo Municipal, deberá de existir de forma legal y el Juzgado de Asuntos Municipales y el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, quienes tendrán dentro del ejercicio de sus funciones, conocer de todos aquellos casos en que exista un implicado que haya transgredido la normativa referente a la materia de tránsito, quien por el efecto es merecedor de una multa, la cual debe de ser notificada en el acto mismo por medio de una boleta especial, creada para el efecto (Código Municipal, 2002, artículo 161).

Delegación de competencia en materia de tránsito

Este es un proceso administrativo mediante el cual, las Municipalidades que deseen les sea trasladada la competencia en esta parte de la administración, deberán solicitarlo al Organismo Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Gobernación; pero de conformidad con la directriz planteada por Arana (2015) “previo a la solicitud, el Alcalde del municipio y su Concejo Municipal, llevarán a cabo ciertas acciones de forma interna, las cuales deben ir orientadas en cuanto al establecimiento de la unidad administrativa para el efecto, en el territorio municipal” (p.42). El primer paso es llevar a cabo una reunión solemne del Concejo Municipal con el objetivo principal de suscribir un documento en que se exponga el criterio de conformación de la unidad específica, exponiendo como parte del contenido del mismo la necesidad que existe de que un ente administrativo independiente y capacitado administre el tránsito en el municipio.

Posterior a lo acotado con anterioridad, el órgano colegiado superior de deliberación de la Municipalidad deberá crear en las partidas presupuestarias anuales, una sección en la que se tenga contemplado aquellos recursos económicos que deberán de ser destinados para los gastos de rutina en el funcionamiento de una entidad como lo es la Policía Municipal, de Tránsito, considerando en los mismos la compra de equipo técnico y de protección, la constante capacitación de los

agentes, puesto que los mismos iniciarán con una labor preventiva y didáctica consistente en educar a los usuarios de la vía pública y ordenamiento, más no impondrán sanciones por la no observación de las disposiciones de la Ley de Tránsito y su reglamento.

El siguiente paso del procedimiento es la creación de un reglamento que norme la actividad del transporte colectivo, al igual que un reglamento interno y un manual de procedimientos de aplicación para los elementos que formarán parte de esta entidad especializada. Se debe comprobar de manera verídica que las autoridades municipales han emprendido labores tendientes a un mejoramiento en cuanto a la correcta y visible señalización de la vía pública, de igual manera lo relativo a establecer una proyección de planes y de obras a realizar durante el periodo anual siguiente, calendarizar las actividades relativas a la educación vial, cada una autorizada y financiadas por el Concejo Municipal. Deberá crearse y autorizarse un Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito el que tendrá las mismas calidades que el Juzgado de Asuntos Municipales.

El órgano máximo de decisión dentro de la jurisdicción de un municipio es el denominado Concejo Municipal que, de igual manera, en el desarrollo del procedimiento avalará la creación de un plan basado en las estrategias y procedimientos que se implementarán para el control y administración de este tema, en el territorio donde ejerce su competencia. Así mismo se debe crear un plan de educación vial, mismo

que se difundirá por los medios de comunicación locales, a efecto la población tenga conocimiento del proyecto de implementación; crear o aprobar la adquisición de un sistema de control y pago de multas, estableciendo los procedimientos que deben observarse, cuando se dé el caso.

El procedimiento para la descentralización de competencias, establece que la descentralización de competencias se podrá iniciar a partir de la inspección en cuanto al cumplimiento de los requerimientos realizados dentro del ordenamiento jurídico interno, incluso previo a que se realice la solicitud que será entregada ante la unidad de recepción de los asuntos de descentralización del poder ejecutivo. El Concejo Municipal deberá posterior a la realización de la solicitud consensuada entre el alcalde municipal, concejales y síndicos, enviar dicho documento al Organismo Ejecutivo, para que se haga efectiva la evaluación y posterior autorización de la delegación de competencia (Reglamento de la Ley General de Descentralización, 2002, artículo 8).

Posterior a la verificación documental del cumplimiento de los requisitos, los mismos serán archivados mediante un legajo condensado, el cual será puesto en conocimiento del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional, quienes, para el procedimiento en mención, tiene la facultad y la obligación de reunir toda aquella información en torno a las disposiciones emanadas por parte de las autoridades del municipio que hayan solicitado la delegación de la administración, relativas a la correcta y oportuna verificación de la creación de la unidad administrativa municipal de la Policía de Tránsito, la correcta preparación y capacitación del personal contratado, podrán especial interés en cuanto a la implementación del Juzgado Municipal de Tránsito.

Posterior a la comprobación de rigor, en cuanto a los aspectos detallados con anterioridad, se debe de acotar que la autoridad competente debe por obligación emitir un dictamen, en el que determinará sobre el efectivo cumplimiento de los requisitos y la debida autorización para que inicie en el ejercicio de sus funciones la Policía Municipal de Tránsito, de forma paralela dicho dictamen deberá de ser remitido al Ministerio de Gobernación, quienes para el efecto podrán hacer las observaciones que a criterio de los mismos sean necesarias, buscando a partir de las mismas un correcto funcionamiento de la entidad que esta por crearse y que de forma oportuna velará por el ordenamiento en el transitar, dentro de la vía pública.

Posterior a la emisión de la resolución de rigor, al cual se hace referencia en apartado precederos, deberá de enviarse toda la documentación aportada a la Procuraduría General de la Nación, a fin de que esta entidad estatal convenga en el otorgamiento de resolución de índole positiva, después de ello, se enviara la documentación de regreso a los despachos del Ministerio de Gobernación, mismo que a través de sus funcionarios acordarán un documentos denominado como Convenio en el que se acuerda la transferencia relativa al tema, el cual dentro de su contenido llevará inmerso el cumplimiento de requisitos establecidos por las autoridades y la capacidad que posee un municipio para afrontar la incorporación de la unidad administrativa de tránsito municipal.

Facultades de la autoridad de tránsito

Como parte de las entidades que en Guatemala, poseen facultad en esta materia, se encuentra en primer lugar el Organismo Ejecutivo, quien no la desempeña de manera directa sino más bien se concede al Ministerio denominado de Gobernación, el cual fungirá como la entidad gubernamental quien posee competencia en este tema de manera primaria, lo cual se encuentran ligado a lo establecido en las distintas normas jurídicas que tienen relación directa con el ámbito de estudio; de tal cuenta y según lo preceptuado en el artículo 194 incisos a) y f) de la Constitución Política de la República de Guatemala, el encargado de cada ministerio debe de tener como sus obligaciones y facultades, dictar lineamientos dirigidos a la dirección, tramitación, resolución e inspección de todo aquello que tenga relación directa con la autoridad ministerial a la cual representan.

La Ley de Tránsito en el artículo cinco, instituye que la función de aplicar dicha ley y su reglamento corresponderá al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, así mismo detalla una serie de funciones dentro de las cuales se puede resaltar que están aquellas consistentes en la planificación, dirección, administración y control del movimiento vehicular en las distintas calles y avenidas. Aunado a las facultades preceptuadas en el artículo citado anteriormente, las cuales son facultades generales que ejerce la institución estatal en

mención; y a las que por mandato del artículo 27 en la literal identificada con la letra m) de la Ley del Organismo Ejecutivo, es a la cartera de Gobernación quien posee como parte de sus atribuciones el llevar a cabo un ordenamiento de los usuarios de la vía pública en general.

Es parte de las funciones que tiene a bien llevar a cabo la Policía Municipal de Tránsito ordenar el tráfico en la vía pública en observancia a la normativa vigente en Guatemala. Llevando a cabo las tareas asignadas como lo es el ordenamiento vehicular, sancionar a conductores infractores de la Ley y su Reglamento de Tránsito, agilización del tráfico en los horarios de mayor presencia vehicular, cobertura de actividades programadas en las que se utilice la vía pública, coordinar y prestar auxilio en hechos que se susciten, mantener informado a los conductores por los medios de comunicación sobre las incidencias que afecten, para que circulen por vías alternas, crear espacio seguros para peatones, capacitación de conductores, movilización de vehículos con desperfectos mecánicos a puntos donde no obstaculicen la movilidad de los vehículos, apoyo a instituciones municipales y estatales y charlas de educación vial.

Regulación legal en materia de tránsito en Guatemala

En Guatemala, esta materia se encuentra regulada en la Ley de Tránsito, el Reglamento de la Ley de Tránsito, la Ley para la Circulación por Carreteras Libres de Cualquier tipo de Obstáculos Decreto número 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala, la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Transportes Decreto número 253-46 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República; y el Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores de Carga y sus Combinaciones, acuerdo gubernativo 379-2010.

En el ordenamiento jurídico guatemalteco vigente, se cuenta con una diversidad de normas jurídicas, en las que se encuentran las citadas en el párrafo anterior, que son las directamente relacionadas con el tema. Sin embargo, de igual manera existen leyes conexas a la Ley de Tránsito, ya que ésta es solo una directriz de carácter principal para la regulación del tráfico vehicular, en las leyes que tiene relación encontramos la Constitución Política de la República de Guatemala, Código Municipal, Código Penal, Código Procesal Penal, Código Civil, Código Procesal Civil y Mercantil, Ley de lo Contencioso Administrativo y la Ley del Organismo Judicial, entre otras.

Castillo (2010) señala que:

La regulación del tránsito depende en gran parte de la capacidad del personal administrativo y operativo que se encarga de llevar a cabo dicha función y uno de los puntos principales para obtener el éxito de los objetivos y que el legislador perseguía al aprobar la Ley de Tránsito, es que los funcionarios tengan el conocimiento de que administrar el tránsito, significa también tener conocimiento de la relación que existe entre la Ley de Tránsito con otras leyes, desconocer la existencia de las mismas, conlleva a realizar y aplicar incorrectamente su función (p.37).

Con relación a lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, creada por la Asamblea Nacional Constituyente del año de 1985, se puede acotar que el artículo uno, establece que su fin supremo es la realización del bien común, organizándose para proteger a la persona, extremo con el cual cumple mediante la emisión de normas e instauración de la autoridad; también que como parte del quehacer de la misma se encuentra la aplicación de sanciones o multas que deben ser de carácter justo y legal; de igual manera a través de la administración de tránsito se busca cumplir con derechos y garantías de carácter constitucional, tales como la de libertad de libre locomoción.

Las municipalidades son gobernadas por el consejo municipal, y al poseer autonomía, se podrán llevar a cabo acciones que tiendan a controlar el desarrollo correcto de los servicios que se prestan, estando dentro de los mismos el servicio de pasajeros del área urbana o extraurbana. De igual forma es menester del Concejo Municipal emitir todos aquellos preceptos legales que sean necesarios para el mejor desempeño y cumplimiento de sus funciones, los cuales serán de obligado cumplimiento por todas aquellas personas que son usuarias de las calles y avenidas de la circunscripción municipal (Código Municipal, 1996, artículo 3).

Continuando sobre la directriz que denota la relación que posee el tema con otras normas jurídicas, es importante acotar lo relativo al Código Penal, lo anterior en virtud que es en el contenido de esta ley que se encuentran los tipos penales, los cuales pueden ser llevados a cabo mediante actos realizados por personas que se conducen en un vehículo, entiéndase como parte de estos las lesiones y los homicidios considerados como culposos, los ilícitos contra la seguridad de tránsito, entre otros. Prosiguiendo, la norma adjetiva penal, también es considerada como relacionada en el asunto, en relación a lo establecido en el contenido del artículo 264 Bis de la legislación en mención, cuyo epígrafe es el arresto domiciliario derivado de hechos ocasionados por conductores de vehículos, el cual se aplica de conformidad con ciertos requisitos y lineamientos.

En la dinámica de enlistar aquellas leyes que poseen algún tipo de relación con el tema de tránsito, cabe mencionar en este momento lo relativo al Código Civil, Decreto Ley 106, ya que es a partir de este instrumento legal que el ordenamiento jurídico guatemalteco regula lo relacionado a los daños, los cuales pueden ser ocasionados por los conductores de los distintos vehículos, quienes al momento de desplazarse por las distintas calles y avenidas de la ciudad, de manera dolosa o culposa pueden causar un detrimento. Para finalizar, la enunciación de normas jurídicas que poseen cierto lazo de relación con la materia, no se puede dejar de mencionar la Ley de lo Contencioso

Administrativo, en virtud que es esta la ley en Guatemala, que regula todo lo relacionado a los procesos administrativos y los recursos que pueden ser interpuestos.

Detección de infracciones de tránsito

En el desarrollo de las distintas actividades del ser humano se encuentra la necesidad de realizar desplazamientos de un lugar a otro, utilizando la vía pública, ya sea como peatón o como conductor. En este último caso, las normas legales contenidas en el ordenamiento jurídico guatemalteco, suponen la forma adecuada en que se deben de conducir estableciendo las formas y las limitaciones, la aplicabilidad de las mismas es imperativa y al momento en que se produzcan conductas contrarias a la norma jurídica la Ley y el Reglamento de Tránsito, predisponiendo para cada caso en especial una sanción previamente establecida y revestida con el carácter de ser legítima.

Al momento en que se detecte la concurrencia de una infracción a la regulación legal de la materia, va a depender de la jurisdicción en la que se encuentre para suponer quien es la autoridad competente para el efecto. Como parte del ordenamiento jurídico guatemalteco, en un inicio tal facultad le pertenece al Ministerio de Gobernación, por conducto directo de la sección específica de la Policía Nacional Civil. Es importante volver a recalcar que, en Guatemala, la competencia de la

administración en este tema, puede ser delegada a las municipalidades, quienes posterior a obtener la autorización de funcionamiento, serán los encargados en cada una de las jurisdicciones de su municipio del control y sanción por infracciones a la normativa.

Es importante en este punto del desarrollo de la investigación resaltar cuales pueden ser las consecuencias a las que son sometidos todos aquellos conductores y los propietarios de los distintos vehículos automotores que no cumplen a cabalidad con lo preceptuado en la normativa legal, las cuales de conformidad con el principio de legalidad deben de estar previamente regulados en la norma jurídica vigente, las mismas dependerán en todo caso de la gravedad de la infracción cometida, el ordenamiento jurídico guatemalteco, prevé una serie de sanciones dirigidas a los infractores, dentro de las mismas se encuentran amonestaciones, multas de índole económica, cepos, en retener documentación, el decomiso del vehículo y la suspensión o cancelación definitiva de la licencia del conductor.

En concordancia con lo planteado por el autor García (2016), de un hecho de tránsito, “quien ostente la responsabilidad comprobada no será únicamente sancionado por las normas en materia de tránsito, sino también deberá de responder en virtud de las responsabilidades del ámbito penal y civil” (p.81). Acota de igual manera el autor, que al momento en que un conductor que se desplaza a bordo de un vehículo y

dentro de su desplazamiento o en el momento de detenerse, lleva a cabo una acción cuya realización es prohibida por la ley, se hace acreedor de una multa, en virtud de lo cual y de acuerdo al procedimiento de detección de infracciones y el proceso de sanción por el cometimiento de las mismas, se le entregará al conductor de forma personal una papeleta.

Como parte del contenido de la mencionada papeleta, es importante recalcar que deben de ir descritos de forma clara, precisa y sencilla, aquellos actos que ha criterios de los agentes policiales han sido constitutivos de una infracción, por lo que se deberá de individualizar el artículo en específico que ha sido violentado por el accionar del conductor, esta debe de estar previamente autorizada por la entidad gubernamental que posee competencia en la materia y es adscrita al Ministerio de Gobernación. En el desarrollo de este proceso, debe el agente designado, entregar la boleta mencionada, es de vital importancia también hacer mención que en los casos en que el conductor no se encuentre en el vehículo se esté o se haya cometido infracción en la materia de estudio, se dejará la boleta de multa en un lugar seguro y visible.

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 esta ley y sus reglamentos; especialmente respecto al lugar, oportunidad, forma, modo y velocidades para circular en la vía pública. Las amonestaciones consistirán en perforación de la licencia, en los espacios previstos 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. Corresponde al Departamento de Tránsito o a la municipalidad, según el caso, imponer multas y recaudar los recursos por este concepto (Ley de Tránsito, 1996, artículo 32).

Al desglosar algunas de las consecuencias o medidas tomadas por las autoridades, se debe enfatizar que cuando la autoridad respectiva implemente multas y advertencias, los procedimientos se formularán de acuerdo con las normas de las autoridades competentes. contenido de la normativa. Para el efecto estos trabajadores públicos deberán de realizar una descripción en la que se pueda apreciar la dirección en que el hecho fue cometido, el vehículo en que se dirigía, los acontecimientos que suscitaron, descritos de una manera clara y sencilla. En relación a la sanción consistente en la retención de la licencia de conducir, esta puede producirse en tres situaciones distintas, mismas que son cuando quien conduce un vehículo, se encuentre en el momento de la inspección bajo efectos de índole étlico o provocados por el uso de estupefacientes.

A parte de la retención de documentos provocado por el estado étlico o de drogadicción que presente un conductor que se desplaza sobre la vía pública, también es factible la retención de documentos o licencias en los casos en que el vehículo desplazado por las distintas calles y avenidas no posea placas de identificación, por último esta retención acotada se puede realizar por parte de los agentes designados, cuando en el caso de que se haya producido un hecho donde como consecuencia

hayan concurrido acciones que causarán daño a la propiedad privada o pública o en los casos en que se haya causado distintos tipos de lesiones a personas que se conducían ya sea abordo de otro vehículo o como peatón.

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 cepos se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la infracción cometida (Ley de Tránsito, 1996, artículo 34).

En el ordenamiento jurídico guatemalteco, se establece como consecuencia del incumplimiento de las estipulaciones legales de la materia objeto principal de la investigación, la acción mediante la cual se suspende el permiso de conducción en contra de un conductor que en forma reiterada ha vulnerado las disposiciones normativas y que como consecuencia ha sido amonestado cinco veces o se le haya impuesto tres multas en el mismo año. Para el efecto de lo anterior, los trámites de que deberán ser llevados a cabo las acciones por las que se suspenderá la licencia de conducir de un determinado conductor son llevadas a cabo por el órgano cuya función es administrar el tráfico o de igual manera podrá ser llevado a cabo el acto de suspensión. Por parte del titular del Juzgado de Asuntos Municipales, los mismos son encargados de conocer de asuntos suscitados, en su jurisdicción.

Al hacer referencia de la sanción anteriormente expuesta, se debe de acotar su carácter administrativo, la cual tendrá una duración comprendida en un plazo hasta de seis meses. En el orden jerárquico de las sanciones, es preciso acotar en este momento lo relativo a la cancelación de las licencias de conducir de determinados conductores, que, en el uso de la vía pública, han cometido una variedad de actos que son constitutivos, por si solos de infracciones, consideradas como graves, donde las acciones encaminadas para que se suspenda el permiso de conducción se considera como una medida insuficiente para el efecto, en virtud de ello es que se cancela de manera total, la misma posee preceptos claros, en cuanto a su aplicabilidad.

Esta medida de sanción en materia de tránsito, consistente en cancelar el permiso de conducción otorgado por el departamento respectivo, se produce en virtud de que el conductor haya sido sancionado mediante una suspensión de licencia de conducir por dos años continuos o tres veces de manera no continua, de igual forma esta sanción puede ser impuesta de acuerdo a una orden de juez competente y preestablecido. Esta cancelación posee también un plazo en que esta puede darse, siendo este el de un plazo comprendido de seis meses a un año. En los casos en que la licencia de conducir sea cancelada por la autoridad competente para el efecto, lo mismo no se regirá por los presupuestos citados, sino en cambio será de acuerdo a las disposiciones emanadas desde la materia de índole penal.

Las faltas de tránsito y los principios fundamentales de aplicación

Todas aquellas acciones que lleven inmersas actividades cuya realización sean implicadas como conductas típicas, de conformidad con el ordenamiento jurídico guatemalteco, constitutivas de ser un delito, falta o infracción, en virtud a las vulneraciones que provocan. Las mismas poseen una clasificación en cuanto al tamaño del daño que causan, siendo proporcional para el efecto la consecuencia instaurada. En el contenido de la ley ordinaria específica que regula el tránsito en Guatemala, se consignan sobre todo aquellos actos constitutivos de infracciones, dejando las faltas y los delitos para que sean debidamente abordados en la norma ordinaria vigente en materia penal, siendo esta el asidero legal de estas conductas típicas.

Las infracciones a las que se hace alusión, poseen un respaldo legal, a partir de lo preceptuado en el contenido del artículo 30 de la Ley de Tránsito, en el que se establece que aquellos actos de los conductores o propietarios de vehículos que consistieran en no observar, no cumplir y violentar de manera directa el ordenamiento jurídico vigente, cuya relación directa sea con el tema, serán catalogadas como infracciones, salvo aquellos actos cuya tipificación principal es como un delito o una falta. Como parte de las estipulaciones relacionadas en este sentido, vale la pena destacar que en los hechos que puedan presentarse, la Policía Municipal con competencia en esta materia, será asistida por la Policía

Nacional Civil, en los casos donde se hayan producido delitos o faltas en consecuencia del incidente.

La autoridad de tránsito retendrá la licencia de conducir en los casos siguientes: 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 hayan producido lesiones a personas o daños a vehículos, con ocasión del tránsito. La autoridad de tránsito 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 (Ley de Tránsito, 1996, artículo 43).

Los principios informadores o de origen del procedimiento administrativo, en cualquier área se encuentra estipulados en la norma jurídica denominada Ley de lo Contencioso Administrativo, en virtud de lo cual estos principios consisten en impulsar de oficio, en que los documentos deben de ser redactados, en los casos suscitados ante la administración pública los implicados pueden contar con asistencia técnica especializada, en que las actuaciones deben de llevarse a cabo de la forma más rápida posible, dotando de eficiencia al proceso, de igual forma estos implicados tendrán por derecho y obligación que presentarse ante la autoridad competente a dilucidar su situación jurídica.

Procedimiento de sanción por infractores de tránsito en Guatemala

Cuando las personas se desplazan de un lugar a otro, sobre las distintas calles y avenidas de una ciudad, se puede observar en muchos casos a los agentes de la Policía Municipal de Tránsito, que se encuentran en constante recorrido y observación de temas como orden vial, respeto a las señales, el cumplimiento efectivo de las restricciones, entre otros. Al momento en que estos agentes policiales especializados, puedan notar en el desarrollo de sus actividades, que un conductor, ha violentado una o más normas que regulan lo relacionado a la materia, deben de proceder, a la aplicación de una multa, la cual varía en cuanto a la sanción impuesta, en virtud de la gravedad de la infracción que se haya cometido.

El ordenamiento jurídico guatemalteco, establece dos formas distintas de llevar a cabo la notificación al conductor por la infracción cometida. En virtud de lo anterior y apoyados en lo estipulado en el contenido del artículo 186 del Reglamento de la Ley de Tránsito, es un deber de los agentes policiales de la materia, hacer saber al conductor que ha cometido una falta y en virtud de lo cual se hace merecedor de una sanción, el procedimiento a llevar para este efecto, puede desarrollarse entregando la boleta en manos del infractor, misma que debe de informar de forma precisa la infracción cometida y el precepto legal vulnerado, la dirección exacta en donde se ha cometido la infracción, la cantidad a pagar, el lugar donde deberá hacerse efectivo el pago.

En los casos en que el infractor no se encuentre presente en el lugar donde este estacionado el vehículo identificado por la autoridad administrativa como el automotor en que se cometieron una o más infracciones, se procederá a colocar la boleta en que se acredite la infracción y la sanción específica en un lugar visible y seguro del carro, con el objeto de que al retornar el conductor, pueda percatarse de la misma y se dé por notificado del procedimiento administrativo de sanción que se ha llevado a cabo, por lo que podrá presentarse ante el Juez de Asuntos Municipales en la materia para dilucidar, lo relacionado a la infracción y sanción ocasionadas por la inobservancia a la normativa.

Dispositivos tecnológicos en infracciones de tránsito y el derecho comparado

En relación a los dispositivos tecnológicos utilizados y aplicados por las autoridades administrativas en la materia, con el objeto de detectar infracciones, es importante resaltar que la utilización de los mismos trae consigo un verdadero avance en esta materia de estudio, en virtud de que coadyuva a un mejor control y ordenamiento del tráfico dentro de la vía pública, logrando como resultado mayor atención en los conductores al momento de desplazarse, evitando cometer actos constitutivos de infracciones, ya que los mismos pueden ser detectados de forma

automatizada, quedando para el efecto resguardada la información y contenido multimedia que ampara dicha situación.

Es menester del presente apartado realizar una evaluación en cuanto a los ordenamientos jurídicos de los países de Perú, México, Argentina y Guatemala, buscando identificar las normas jurídicas que tengan como objeto regular la aplicabilidad de los distintos dispositivos tecnológicos adecuados al proceso de detección y sanción en la materia, describiendo para el efecto, la forma de utilización, el desarrollo del procedimiento para la utilización de los mismos, tanto en beneficio de la administración pública como de quienes se consideren como infractores. En virtud de esta última idea acotada, es importante resaltar que la aplicabilidad de estos dispositivos y el óptimo procedimiento, coadyuvan a un proceso que proteja las garantías y los principios de un debido proceso, otorgándole a la vez un carácter legítimo.

Dispositivos tecnológicos adecuados al proceso de detección y sanción en materia de tránsito

En cuanto a los avances que ha traído consigo la era tecnológica se ha abarcado todo espacio de interacción de la persona humana, en virtud de los aspectos positivos que la misma traduce a efectividad. Estos dispositivos tecnológicos han sido implantados en diversidad de materias, no siendo ajena a las mismas, la materia administrativa de

tránsito, la cual ha encontrado sobre estas disposiciones una oportunidad para magnificar el control del tráfico, la medición de la velocidad de desplazamiento y hoy en día poder a través de los mismos tener un control de la forma en que se comportan los conductores de vehículos automotores en la vía pública, con el objeto de que la normativa sea respetada y con ello traducir esfuerzos en otorgar seguridad vial, en beneficio de otros conductores como de los peatones mismos.

Estos artefactos provenientes de la tecnificación mundial son concebidos por el autor acotado con anterioridad como aparatos cuya invención va dirigida a la optimización de la calidad de vida de las personas en su relación con el resto de la sociedad, la incursión de estos artefactos, responde a la adopción de medios con el objeto de alcanzar ciertos fines y objetivos que beneficiaran a la población en general, pudiendo otorgar a partir de estas premisas seguridad vial. Específicamente en materia de tránsito, la incorporación de medios tecnológicos, se debe a una política de control y orden para que a través de ellos se pueda constatar la comisión de hechos constitutivos de infracción a la ley, aun cuando no haya ningún agente en el lugar.

De manera generalizada, se puede avizorar que dentro de estos aparatos digitales aplicados a la administración del tránsito, se encuentran las cámaras de seguridad, los medidores de velocidad, los semáforos, el alcoholímetro, los foto velocímetros y en los países donde se ha

desarrollado e invertido más recursos económicos en el tema de la tecnificación en la materia, también se encuentra el sistema de sensibilidad de tráfico preferente, los cuales son implementados y aplicados, buscando un desarrollo adecuado de las actividades que se realizan sobre las distintas áreas del espacio de tráfico, buscando a partir de ello que tanto conductores o peatones se desplacen de forma segura por toda la República.

Con el objeto de tener un conocimiento somero, sobre cada uno de estos dispositivos tecnológicos, se acota en relación al alcoholímetros, que es instrumento representativo de los medios tecnológicos aplicados en materia de tránsito, cuyo respaldo de necesidad de utilización se basa en ser un dispositivo por el cual se pueda probar de manera científica la presencia de alcohol en el organismo de una persona a partir del aire que es depositado en el mismo, la aplicación de este ha sido de vital importancia, en virtud de que bajo esta prueba los agentes policiales pueden constatar la prudencia y pericia que posee un individuo al conducirse a bordo de un vehículo automotor, denotando sus capacidades volitivas para el correcto desplazamiento, sin que se ponga en riesgo la vida de otras personas o la integridad de cosas materiales.

La denominación de la prueba realizada a partir de la utilización de un alcoholímetro, es denominada como alcoholemia, la cual posee antecedentes históricos demarcados por el autor citado, dentro del

transcurrir del siglo XX, cuando las personas que eran percibidas bajo efectos de alcohol, eran privadas de libertad de manera provisional, por lo que eran ingresados en habitaciones debidamente cerradas, en las que debía de permanecer alrededor de 24 horas y que previo a autorizarse el egreso de los mismos, les será practicada una prueba de alcoholemia, apoyados de un examen de índole sanguíneo, en virtud de lo cual se extraía una muestra pequeña, la cual era sometida a reacciones químicas, en virtud de ello determinaban la presencia y concentración de alcohol.

El que una persona se encuentre bajo los efectos del alcohol representa en todo momento un riesgo latente para el resto de las personas, ahora bien, cuando esta persona se encuentra a bordo de un vehículo automotor, los riesgos y el peligro se emancipan a grados altamente peligrosos, puesto que, al estar una persona en estado etílico, no puede hacer uso total de sus facultades mentales y corporales al momento de desplazarse de un lugar a otro, potenciando así la posibilidad de ser partícipe de un hecho de tránsito, en el que no se ve implicado únicamente el conductor ebrio sino pueden ser perjudicadas otras personas tanto en su patrimonio como en su integridad física e incluso en su vida.

Los controles de alcoholemia son impuestos entonces, como medios de control en las distintas calles, avenidas o carreteras, con el objeto de otorgar seguridad a los peatones, conductores y personas en general que

hace uso diario y constante de la vía pública, por lo que eran constante los controles de este tipo, sin embargo, la forma de detección mediante sangre, era tardada, costosa y delicada, por ello refiere Narváez (2015), “se hicieron esfuerzos científicos para poder implementar una nueva forma de llevar a cabo estos diagnósticos, por lo que con el tiempo fue creada la prueba de alcoholemia mediante el aliento de los conductores” (p.48). Llevando a cabo este procedimiento a partir de la expiración de aliento en el instrumento y como consecuencia se obtenía un resultado valorativo del nivel de alcohol en el organismo.

En la actualidad científica de diagnóstico, se puede hacer referencia en que existen una serie de formas en que se puede determinar la presencia y la concentración de alcohol en el organismo humano, estos métodos o pruebas pueden ser llevados a cabo a través del aliento, la orina, la saliva o la sangre, teniendo los primeros tres en mención un acierto similar en cuanto a los datos obtenidos, sin embargo vale la pena afianzar que es la prueba llevada a cabo a través de la sangre la que posee para el efecto un mayor grado de confiabilidad, puesto que se extrae del líquido a donde se aloja y por medio del cual se distribuye por todo el cuerpo, el alcohol que en su momento es ingerido por las personas.

En cuanto a la detección de alcohol a través de la orina, en relación al ámbito de tránsito, se considera como no fiable puesto que la misma arroja una medición de la concentración de alcohol ya metabolizada,

pues esta como el sudor son una de las formas en la que el cuerpo humano desecha el alcohol, por lo que no podrá establecer la medición científica de alcohol que existe en el organismo de un individuo. En el caso de la detención de los niveles de alcohol en la saliva, no es confiable del todo ya que existen datos científicos en lo que se denota que el alcohol impregnado en la boca desaparece a los 15 minutos. Por último, la detección de los niveles de alcohol a través del aliento es una prueba más confiable puesto que existe una relación directa entre el alcohol concentrado en la sangre y en el aliento de la persona.

Para la realización de la prueba de niveles de alcohol en el organismo de la persona a través del aliento, se utiliza como medio los alcoholímetros, los cuales son un medio tecnológico que se utiliza con el objeto de realizar una medición de los niveles de alcohol presentes en el organismo de una persona. Se destacan una variedad en cuanto a los alcoholímetros, los mismos son clasificados en alcoholímetros desechables, de pulsión, de estación simétrica, dispositivos de aliento, los que poseen un sensor infrarrojo, los de continuidad plena y aquellos en los que la prueba de aliento es evidencia, mostrando a partir de sus resultados el grado de concentración en la sangre, del mismo.

En relación a otro de los medios electrónicos aplicados a la materia de tránsito, es el denominado como foto velocímetro, el cual representa un avance de la tecnología que tiene como objetivo principal de

incorporación, ser el instrumento utilizado para medir y otorgar datos de índole cuantitativa, relacionados a la velocidad de desplazamiento de los vehículos automotores en las distintas calles, avenidas o carreteras del país, donde se establecen para el efecto límites concretos de la velocidad a la que deben de desplazarse los conductores, en razón de ser una ruta peligrosa, de tráfico recurrente o porque en cercanías a esta existe un centro de concentración de personas, dentro de las que pueden estar niños, niñas, adolescentes y ancianos, por lo que el conductor debe de tomar sus precauciones y conducirse a una velocidad en la que le pueda ser posible detenerse sin mayor contratiempo.

Los fotovelocímetros, deben de ser colocados en lugares estratégicos, para el efecto debe de existir una fundamentación formal de la razón por la cual, se han implantado estos equipos en determinado espacio. Estos aparatos tecnológicos previo a su autorización deben de ser revisados y calibrados por personal técnico capacitado para que cuando se encuentren ya en el desempeño de su actividad, no produzca datos erróneos que puedan constituir un desacuerdo en cuanto a las infracciones detectadas, de igual manera se debe de establecer un plazo prudencial para la continua revisión y calibración de los mismos, a efecto de preservarlos y que los datos que produzcan sean siempre confiables, de ayuda a la autoridad y sin perjudicar al propietario o conductor de vehículos.

La efectiva implementación de estos equipos tecnológicos debe de estar acompañada de una debida señalización implementada por la autoridad de tránsito competente en los distintos lugares del país, misma que debe de representar y establecer de forma clara, sencilla y uniforme la velocidad autorizada en el sector, para el desplazamiento de vehículos de dos o cuatro ruedas, esto con el fin de que los pilotos no excedan esta velocidad, evitando así sanciones pecuniarias o el poner en riesgo la vida o la integridad física de las demás personas que hacen uso de las distintas calles o avenidas de la ciudad. Estos velocímetros pueden ser de naturaleza estacionaria, los cuales están ubicados en zonas estratégicas y pueden ser de igual manera portátiles, los cuales son utilizados desde la unidad motorizada de la policía.

Dentro de las capacidades que son instauradas por quienes crean los aparatos tecnológicos denominados como velocímetros, les asignan las características y componentes necesarios para que en el momento en que los mismos sean puestos en marcha, tengan la capacidad de registrar aspectos tales como la medición de la velocidad a la cual los distintos vehículos automotores se desplazan por los distintos espacios públicos, detectara de igual manera el límite de velocidad dependiendo la ubicación del dispositivo tecnológico, el sentido de desplazamiento, las coordenadas de localización geográfica, la fecha y hora de la detección. De igual manera estos pueden detectar límites de velocidad sectoriales, dependiendo del tipo de vehículo que se trate.

En relación al sistema de tecnología avanzada, denominado sensores de sistema de tráfico preferente, es una herramienta utilizada y aplicada en la materia, la cual funciona de forma adherida a otro dispositivo utilizado de igual manera en esta materia. El caso más recurrente es el del semáforo, en el cual es instalado el sensor, cuyo objeto principal es identificar la presencia de unidades destinadas a la atención y control de emergencias, en virtud de lo cual estos sensores interrumpirán el curso normal y ordinario en que se desarrolla la actividad de tránsito, estableciendo para el efecto el paso preferente e incluso individualizado para la unidad que se encuentre cercana, para que pueda desplazarse sin demora de tiempo.

En relación a las videocámaras denominadas de igual manera como cámaras de control y monitoreo, constituyen un medio tecnológico de apoyo en la materia, colocadas en lugares estratégicos, debidamente señalizados, los cuales son operadas desde un centro de control, en el que a través de pantallas es percibida y exteriorizada la señal captada por las mismas. El fin para el cual se instalan estas cámaras, es para la captación del momento exacto en que un conductor a bordo de un vehículo de dos o cuatro ruedas, violentan las normas establecidas dentro del ordenamiento jurídico en materia de tránsito, el apoyo de este medio tecnológico se fundamenta en que para el efecto no es necesario que el personal competente, este presente y de igual manera lo captado sirve de respaldo o como medio de prueba.

En relación al producto que puede en su momento ser recabado a partir de la extracción de imágenes captadas o de videos tomados por las cámaras de monitoreo y control pueden de igual manera dar origen a documentación denominada como fotocomparendos o fotomultas, las cuales constituyen al mismo tiempo, medios de carácter tecnológico para la detección de multas, a partir de los cuales los agentes de las distintas delegaciones, pueden observar en tiempo real y sin estar físicamente presente, las infracciones que los conductores pueden cometer al ir a una velocidad no permitida o al no respetar las señales instauradas en la vía pública, el parquearse en lugares no destinados para el efecto, entre otras.

La producción de las fotomultas en el derecho administrativo de tránsito, son canalizadas por sistemas de uso análogo para la imposición de sanciones. Para la imposición de estas multas o comparendos utilizando como medio la tecnología se requiere que se haya dado en realidad una infracción, la cual debe estar individualizada en los datos captados por un mecanismo tecnológico. Estos fotocomparendos son entonces sanciones que le son impuestas a todos aquellos conductores que mediante sus actos han infringido las normas establecidas para el control y ordenamiento de la vía pública, estas normas tienen como objeto la protección de la integridad física y la vida del conductor, de los pasajeros, de peatones y el resto de conductores que se desplazan sobre las calles y avenidas de una ciudad.

Las fотомultas son impuestas por la detección automática o semiautomática de una infracción, a través de la evidencia recabada por conducto de cámaras de monitoreo, las cuales almacenan videos y fotos. Los mismos son de vital importancia, en relación a que son respaldo probatorio en cuanto al acto constitutivo de infracción, el cual en los países donde así es determinado puede ser usado como medio de prueba tanto por la autoridad administrativa como para el infractor, que considere que existe una justificación válida de la acción que el agente calificó de infracción. Cuando una infracción es detectada a través de medios tecnológicos, tal como la fотомulta, la delegación encargada dentro de la organización administrativa, debe llevar a cabo la realización de un comparendo, cuya caracterización es la de un documento formal administrativo, cuyo contenido es la notificación de la infracción.

Derivado de lo anterior se puede deducir que el comparendo no es más que un documento realizado por la unidad de administración de tránsito, a través del cual se hace del conocimiento del infractor, la tipicidad de la o las acciones llevadas a cabo y aquellos aparatos digitales que fueron utilizados para la detección en concreto. Dentro del contenido de este mismo comparendo debe de establecerse la autoridad ante la que se debe presentar dicho conductor y la fecha y hora para la comparencia. El comparendo no constituye una sanción como tal, sino que el mismo es un documento a través del cual se cita a una persona para que

comparezca a dilucidar su situación administrativa, en cuyo acto podrá reconocer de manera expresa la comisión del hecho imputado a partir de lo cual, se procederá al cálculo de la multa por las faltas cometidas a las leyes, para que pueda el conductor hacer efectivo el pago.

Como parte de estos documentos digitales cuya denominación es la de fotocomparendos, cuyo medio de conducto es la captura realizada a partir de videocámaras, las cuales son enviadas vía internet para ser reproducidas a través de pantallas, cuya ubicación se encuentra en la central de mando y control, donde labora personal capacitado, que tiene por objeto realizar constantes supervisiones de las imágenes proyectadas, a fin de determinar si en las calles y avenidas de la jurisdicción se ha violentado la norma, en el contenido de los fotocomparendos existen los de tipo pedagógico, los cuales tienen como objeto realizar un llamado de atención a los conductores, para que apeguen su comportamiento cuando hagan uso de la vía pública a lo estipulado en la norma jurídica. Estos comparendos pedagógicos son análogamente como las amonestaciones, las cuales llevan inmersas una obligación de tipo no pecuniario.

Dispositivos tecnológicos y el ordenamiento jurídico de tránsito de Perú

En Perú, la utilización de dispositivos tecnológicos aplicados en materia de tránsito, con el objeto de detectar y sancionar infracciones que vulneran los relativo al ordenamiento jurídico en esta materia, se rige a través del instructivo identificado con el número 001-2020, denominado como Instructivo para la Detección de Infracciones al Tránsito detectadas por Medios Electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos e imposición de la papeleta de infracción. Este posee como su objetivo especial de origen, asentar las bases para la legitimidad en el uso de aparatos tecnológicos aplicados a la materia administrativa, con el objeto de que el tránsito circule de manera ordenada, brindando seguridad a los demás conductores, como a los peatones.

El instrumento legal en mención, tiene por finalidad mejorar las acciones de fiscalización, así como garantizar y asegurar el cumplimiento de los procesos para la detección de infracciones. En Perú la norma jurídica que regula todo lo relacionado a la administración de tránsito, es la Ley de Transportes y Tránsito Terrestre identificada como Ley Número 27181 del Congreso de la República de Perú, la cual fue aprobada el cinco de octubre de 1999, en la que se establece la organización de las autoridades administrativas, la competencia de estas autoridades y lo relativo a la emisión de permisos para conducir vehículos de dos o

cuatro ruedas, de igual forma el tema de infracciones y sanciones en este ámbito.

La incorporación de los medios electrónicos computarizados y otros medios tecnológicos en los procesos de imposición de multas en el territorio de la Republica de Perú, fue aprobada mediante el Decreto Supremo No. 016-2009 MTC, en el año 2009, el cual realizó importantes modificaciones en las disposiciones establecidas en el Reglamento de la Ley de Transportes y Tránsito Terrestre. En la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, específicamente en el artículo 307 bajo el epígrafe de grado alcohólico sancionable en los conductores y peatones, se establece el uso del dispositivo tecnológico denominado alcoholímetro, para el estricto control de los grados de lucides de quienes se desplazan en la vía pública.

El artículo 324 de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre establece que, la autoridad municipal contará con el apoyo de la Policía Nacional del Perú cuyo desempeño específicamente es realizado de la materia, llevando a cabo acciones en procuración de una circulación correcta que permita gozar del derecho de libre locomoción, para el efecto en la actualidad, gracias al desarrollo tecnológico, puede ser factible el empleo de herramientas y equipos digitales para la detección de infracciones. De igual forma insta que al identificarse infracciones por parte de los agentes de la Policía Nacional del Perú estos impondrán

la sanción por medio de boleta correspondiente, pero si la infracción es detectada mediante los medios tecnológicos, la autoridad deberá emitir la sanción por medio de la boleta, pero deberá adjuntando la prueba ya sea de forma documental o magnético.

En virtud de lo aportado por el artículo anterior, se puede deducir que es a través de este precepto legal que el ordenamiento jurídico peruano introduce de forma legítima los aparatos digitales, con el objeto principal de tener una mejor perspectiva en cuanto al cumplimiento con cabalidad de todas las normas jurídicas y teniendo para el efecto los medios necesarios y óptimos para llevar a cabo una notificación de naturaleza tecnológica en cuanto a la transmisión de material multimedia, tal como fotografías, videos, entre otros. Con el objeto de adecuar criterios para la imposición de multas por dispositivos tecnológicos, es que el ordenamiento jurídico peruano se sitúa en la necesidad de reformar la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, por lo que se adiciona el artículo 25 A, cuyo epígrafe es de las sanciones por infracciones impuestas a través de medios electrónicos o computarizados.

En el artículo citado dentro del contenido del párrafo anterior, es referente a que el ente cuya función y facultad es encargarse de todas las actividades que se desempeñan para la coordinación y administración de tránsito, pueda llevar a cabo, el procedimiento de sanción por una infracción a la norma jurídica de esta materia, a través de medios

electrónicos computarizados y otros medios tecnológicos debe aplicar de manera expresa, los criterios siguientes: que el medio digital sea legítimamente autorizado por la autoridad competente en el país, el perímetro donde se coloquen debe de estar demarcado en alusión a la instalación de dispositivos tecnológicos y que los mismos hayan sido socializados con la población.

En los criterios correspondientes, se encuentra la verificación de que la autoridad administrativa de la materia, no posea intereses económicos por la imposición de sanciones. Cuando se lleve a cabo el acto sancionatorio alusivo al exceso en la velocidad, se debe de otorgar un margen de error del velocímetro, por no más de 5,000 metros a lo permitido por la norma jurídica. Por último, estos medios para la imposición de multas deben de calibrarse en un periodo que no exceda de medio año. De igual manera la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre de Perú establece que las capturas digitales que se lleven a cabo, por parte de los medios tecnológicos para la imposición de multas, deben de consignarse el registro del documento que acredite la autorización para conducir, datos personales, número telefónico y la dirección, así como el respectivo número de placa del agente que lo realiza.

Dispositivos tecnológicos y ordenamiento jurídico de tránsito de México

La implementación de medios tecnológicos para la imposición de multas a los conductores que incumplan con las normas jurídicas de la materia en México, es a través Del Código Nacional de Tránsito, en el que se establece que dentro del contenido de esta norma jurídica, se lleva a cabo una adhesión, relativa a normar la instalación de medios tecnológicos para la detección de infracciones y el control del tráfico en toda la República de México, en la cual se establece la forma adecuada de señalización y la utilización de estos dispositivos tecnológicos, pudiendo ser automáticos y semiautomáticos, los cuales están integrados por cámaras de video a través de las cuales se realiza una identificación del registro del vehículo, del propietario y del conductor.

Esta identificación debe de realizarse al momento de la imposición de una multa, utilizando los medios tecnológicos que para el efecto se encuentran regulados en el artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, Ley 768 del Congreso de la República de México, donde se estipula que todos los informes elaborados por la autoridad administrativa, que tengan como origen la comisión de una infracción, cuyo canal de información son los denominados comparendos, deberán de proporcionar información de interés para el efecto, siendo esta la identificación del documento que acredite la autorización para conducir determinado tipo de vehículo, forma de localización vía teléfono, datos

personales del responsable de la comisión del hecho infractor, identificación de placa del automóvil y los datos de identificación personal del agente.

Como parte de la actividad desempeñada por los agentes que tienen por objeto de acuerdo a Ramos (2019), “monitorear las distintas videocámaras instaladas para el control del desplazamiento de los vehículos en los espacios públicos” (p.31). En virtud de lo anterior, puede darse la situación consistente en que no se individualice de manera directa al responsable de llevar a cabo un acto que contravenga las disposiciones, sin embargo es casi seguro que a través de las capturas realizadas se puede establecer la identificación del vehículo, por lo que las autoridades procederán al envío del documento de notificación a quien figure en el registro como el propietario del vehículo, el cual para el efecto tendrá un plazo perentorio de 10 días hábiles para presentarse ante la autoridad competente y dilucidar los cargos que se le presentan.

En el caso expuesto con anterioridad es importante acotar que la actuación del propietario, puede ir encaminada hacia distintas posturas, la primera de ellas a aceptar los cargos por haber sido el conductor del vehículo al momento en que se perpetró la infracción de tránsito o que quien conducía el vehículo, lo hacía con autorización de su persona. Sin embargo, también puede suscitarse la problemática, radicada en cuanto a que no era él, sino un nuevo propietario, en razón de lo cual bajo sus

medios y cubriendo los gastos necesarios, debe de localizar al nuevo propietario, para solicitar que el mismo se haga responsable de la situación o presente sus pruebas de descargo, si así lo considera oportuno.

El ordenamiento jurídico del tema central de la investigación en el caso de México, es preciso en acotar que debe de existir un cumplimiento de requisitos previos para la instalación de medios digitales para la percepción y posterior sanción de infracciones, denotados dentro del contenido del artículo 21 del Código Nacional de Tránsito. Ley Número 768, en el que se establece que la instalación de estos artefactos tecnológicos en la vía pública en la República de México, tendrá un periodo máximo de vigencia de cinco años, el cual será determinado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial a requerimiento del Ministerio de Transporte, quien realizará las gestiones necesarias y buscará cumplir los requerimientos para su efectiva instalación.

Cuando el Ministerio de Transporte, notifique que ya ha llenado los requisitos para la instalación, se llevará a cabo una inspección. Para el efecto suelen ocurrir dos fenómenos, el primero de ellos se da cuando los requerimientos no se encuentran totalmente satisfechos, en virtud de ello la autoridad competente otorgará las recomendaciones necesarias para que se autorice la solicitud, previo a una inspección extraordinaria, en el caso de que se dictamine de forma positiva, se procederá a la

realización de un estudio en relación a la fluidez y siniestralidad vial que pueda sustentar la necesidad de la instalación de los mismos; y por último que en los lugares donde sean situados deberá de colocarse adecuada señalización que informe a los pilotos sobre la existencia de sistemas o medios tecnológicos, así como contar con un cuerpo de agentes debidamente capacitados en la materia.

Posterior al cumplimiento de los requisitos anteriormente enunciados, se pondrá en marcha la utilización de los medios tecnológicos, en el ejercicio de esta acción, puede suscitarse casos en que se detecte una infracción, la cual, de acuerdo al procedimiento previamente establecido, debe de notificársele al infractor o quien figure como propietario del vehículo. Esta notificación se podrá llevar a cabo por medio electrónico en un plazo establecido de tres días, contados a partir del día siguiente en que se validó el comparendo, es importante resaltar que adjunta a la misma se debe de enviar los medios digitales obtenidos como medio de prueba, dentro del mismo acto se da el emplazamiento, consistente en 11 días para que se puedan presentar a dilucidar su situación jurídica.

El medio a partir del cual se lleva a cabo esta notificación, es en virtud de todos aquellos datos que en su momento fueron suministrados por el propietario del vehículo al Registro Único Nacional de Tránsito de los Estados Unidos Mexicanos, lo cual es una obligación coercible para todas aquellas personas individuales o jurídicas que posean dentro de su

patrimonio vehículos de dos o cuatro ruedas, el cual debe de ser actualizado con colaboración de la población, misma que de manera individual debe de informar ante este registro, las actividades tendientes a la compra y venta de vehículos o el destino para el que es puesto el o los vehículos que posea, logrando de esta manera tener un control y que al momento de existir la necesidad de notificarlo, el proceso sea sencillo y rápido.

De acuerdo al artículo 10 de la Ley 1843, cuando en una calle, avenida, ruta municipal, departamental o nacional sean instalados sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, estos deben estar debidamente señalizados con 500 metros de antelación, a partir de señales visibles a través de las cuales se le comunique a la población en general y en especial a los conductores que esa zona en específico se encuentra vigilada por cámaras y radares. La ley específica de la materia en México, identificada como Ley 768, establece dentro del contenido del artículo 12, una innovación tecnológica, la cual comprende una comparecencia virtual, a la cual podrán acceder las personas que posean los medios y el conocimiento base para llevarla a cabo, lo cual beneficiaría a todas las personas que no viven en la jurisdicción donde se llevó a cabo la infracción.

Para finalizar, es importante hacer énfasis, que han existido una serie de señalamientos de parte de los distintos grupos sociales que se encuentran en una encrucijada, en torno a la legítima la utilización de medios tecnológicos automáticos y semiautomáticos para la detección de infracciones que dan origen a una sanción, es importante traer a colación que esta fue impugnada el seis de febrero del año 2020, a través de una acción de inconstitucionalidad, específicamente en contra del párrafo primero del artículo ocho, en el que se encuentra establecido que quien figure como el dueño de un vehículo, responderá de forma compartida con quien conduce, al momento de que exista en su contra un fotocomparendo.

Lo cual de acuerdo a la postura accionante contraviene el artículo 29 de la Constitución Política de México, ya que, al establecerse una responsabilidad solidaria por parte del propietario de un vehículo a causa de las contravenciones realizadas por el piloto, hace innecesario demostrar la culpabilidad del propietario, exigencia clara del artículo de la Constitución antes citada, porque le impone la carga de responder por una infracción cometida por otra persona. Ante lo cual la Corte de Constitucionalidad resolvió la inexecutable de la norma demandada en virtud de que el texto parcial del artículo mencionado es objeto de ambigüedades, por lo que genera cierta incertidumbre en relación a las garantías constitucionales, ya que omite dentro de la redacción el derecho de defensa y el derecho a la imputabilidad.

Dispositivos tecnológicos y ordenamiento jurídico de tránsito de Argentina

Se pudo llevar a cabo un análisis por medio del cual se compara, en relación a las disposiciones en la República de Argentina y en el resto de regulaciones analizadas que los dispositivos electrónicos utilizados en la materia, son los mismos. En el caso específico de la República de Argentina, esto posee sustento legal en la Ley Nacional de Tránsito, identificada como Ley Número 24.449 del Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, en el que se establece la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual es concebida como una entidad de carácter descentralizada que tiene por objeto la función de proponer y de poner en práctica todas aquellas acciones que se instauren con el propósito de disminuir los accidentes de tipo vial en el país, por lo que tendrá su sede en Buenos Aires, sin embargo, se aperturarán unidades de apoyo en todo el territorio.

Es en virtud de la norma jurídica en mención, que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, posee facultad de aplicar políticas y medidas de seguridad que tiendan a un mayor control en cuanto a la no contravención de la normativa. Dentro de las funciones que desempeñara la agencia en mención se encuentra la de proponer e impulsar la tecnificación del control en el tránsito, tener un control actualizado en cuanto al registro de propietarios de vehículos de todo el

territorio argentino, crear un modelo de acta de infracción el cual pueda ser utilizado de manera manual o electrónica. Deberá de igual manera coordinar con las autoridades que tengan competencia en las distintas provincias para poner en función el sistema de revisión técnica de los vehículos, determinando a partir de ello el estado y la seguridad a sus pasajeros.

Son encargados de igual manera de la colocación de medios electrónicos automáticos y semiautomáticos aplicados para la percepción de infracciones en las distintas carreteras, caminos, autopistas y rutas del país. Para el efecto se creará una entidad adjunta dependiente de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cuya denominación es Coordinación de Pautas de Seguridad y Homologaciones, quienes tendrán a bien verificar los estudios realizados para la implementación de esta tecnología aplicada. Serán de igual manera responsables de verificar el estado de funcionalidad de dichos aparatos y el adecuado ángulo de ubicación de los mismos, procederá de igual manera a sugerir la correcta señalización del área.

En la República de Argentina, se ha presentado un fenómeno el cual opera de forma paralela a la función del Registro Nacional Unificado de Responsables de Vehículos, la creación e instauración de un registro cuya denominación formal, llevada a cabo por las autoridades competentes, es la de Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad

Vial, el cual tendrá como objeto de existencia, el recabar toda aquella información tendiente a las infracciones que han sido detectadas a partir de las políticas de acción y la instauración de medios tecnológicos, con el objeto de emitir conclusiones y recomendaciones, que vayan en procura de prevenir accidentes o siniestros dentro de las vías nacionales.

En relación a los medios tecnológicos aplicados a la función de tránsito en Argentina, es preciso denotar que los mismos son catalogados como dispositivos a partir de los cuales es factible la percepción de conductas de quienes se desplazan por la vía pública, cuya tipificación en el ámbito del ordenamiento jurídico es factible en cuanto a que constituye una infracción meritoria de sanción pecuniaria. Estos dispositivos en mención suelen ser de índole fija, estáticos o móviles. En el caso de los primeros, son los que están instalados en un lugar en específico de forma permanente. Los estáticos, denotan tal caracterización en virtud de que aun cuando pueden ser transportados, al momento de darles uso se colocan sobre una superficie fija. Por último los móviles, tienen como característica ser desplazados por vehículos, con el objeto de verificar un área en específico.

Dentro de los medios tecnológicos aplicados a la función de tránsito en Argentina, se encuentran los radares, los cuales poseen asidero legal en el artículo 17 de la Ley N° 24.449, modificada por la 26.363, estableciendo

que los mismos deben de ser calibrados de forma periódica en un término de seis meses, estos radares tienen como objeto detectar la velocidad a la que se desplaza un vehículo, ya sea de dos o cuatro ruedas, con el objeto de hacer entender mediante sanciones pecuniarias a los conductores que no deben de conducirse a una velocidad mayor que la autorizada en cada una de las áreas de la vía pública, teniendo trazado como objetivo principal el disminuir los accidentes de tránsito en el país.

Otro de los dispositivos tecnológicos utilizados por las autoridades de tránsito en la República de Argentina son los alcoholímetros, los cuales, de acuerdo a la Ley Nacional de Tránsito, en el artículo 77 se consideran como instrumento de verificación del posible estado de alcoholemia en los conductores, los cuales son aplicados al azar dentro de la vía pública. De igual manera constituye un dispositivo tecnológico utilizado por las autoridades de tránsito en el país en descripción las fотomultas, las cuales se auxilian de una cámara de foto y video, a partir de la cual se pueden captar instantáneas en las que se note a conductores a bordo de un vehículo que puede en un momento dado, infringir lo reglamentado en la normativa vigente.

En cuanto a las notificaciones al responsable de las infracciones de tránsito que se cometen, éstas pueden llevarse a cabo de distinta manera, ya sea a través de una notificación personal o una notificación por medios electrónicos, tomando en cuenta para el desarrollo correcto del

procedimiento, la importancia de consignar datos relativos al domicilio real, la dirección electrónica y cualquier otro medio de localización, lo cual será condensado en una base de datos. Posterior a la notificación existe un plazo de nueve días en los que el infractor puede acudir ante la autoridad competente a manifestar su punto de vista ante la situación, pudiéndose para el efecto allanar y aceptar los cargos o intentar imponer contradicción, basándose en la narración de los hechos, presentando de igual manera testigos presenciales.

Es factible de igual manera dentro del ámbito de aplicación de la normativa de tránsito en este país sudamericano, el que los infractores puedan llevar a cabo una solicitud para que la autoridad competente le otorgue el material digital recabado a partir de las imágenes proyectadas en las pantallas del momento justo en donde se aduce una infracción a la normativa de la materia en estudio. Posterior al procedimiento acotado, al momento de tener el material digital, el mismo procederá a analizarlo y ver la factibilidad de probar una causa justa o una mala interpretación del personal, ante lo cual podrá argumentar ante el juez competente, las razones y justificaciones que plantea se le tomen en cuenta.

Diferencias y similitudes con respecto a Guatemala

La tecnología que ha emergido de manera exponencial en las últimas décadas se ha desarrollado a pasos agigantados, por lo que distintos países los han implementado con el objeto de tener un mejor control del tráfico o bien dentro del proceso de imposición de multas, en algunos casos incorporados de forma legal a través de leyes, en otros como en el de Guatemala, únicamente se han utilizado sin estar estos regulados en alguna legislación ordinaria que legitime la utilización por parte de la autoridad de tránsito, ya sea para la detección de acciones contrarias al ordenamiento jurídico vigente, incorporación de pruebas o como herramienta que coadyuve a la autoridad en el proceso de imposición de multas.

En virtud de lo cual, es menester del presente título realizar una comparación a través del discernimiento de las diferencias y similitudes encontradas, de la forma en la que a través de las normativas legales se incorporaron los medios tecnológicos al proceso de imposición de multas, así como también cuales fueron las fortalezas y las vicisitudes que tuvieron algunas de estas a su entrada en vigencia, para que posterior a ello se realice una propuesta concreta y apropiada para la adecuada regulación de los medios tecnológicos en el proceso de imposición de multas en Guatemala, la cual este apegada a la realidad social, económica, cultural y tecnológica. De igual manera se expondrán

las modificaciones que debe de sufrir la Ley de Tránsito vigente en el país.

Diferencias

En el contenido del presente subtítulo de la investigación en desarrollo, es tarea en especial, resaltar todas aquellas diferencias que puedan existir en cuanto al procedimiento de detección y sanción de conductas que, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, entre los países de Guatemala, Perú, México y Argentina. Para el inicio del contenido de este apartado, es factible acotar como una de las diferencias que se tienen actualmente y la cual, a criterio del sustentante de la presente investigación es la más importante, es que en Guatemala en la Ley de Tránsito o en su Reglamento no se tiene regulado la utilización de los medios tecnológicos que coadyuven a la autoridad en su labor.

En virtud de lo anterior es que hasta el momento solo existe un acuerdo de índole municipal, por medio del cual se faculta a la autoridad para la imposición de multas a través de video cámaras y otros medios tecnológicos que permitan el reconocimiento y lectura de placas de circulación; es importante mencionar que dicho acuerdo es de observancia únicamente en el territorio de la municipalidad que lo ha emitido, este mismo es denominado como Acuerdo COM-21-2021 del Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, es el único instrumento

jurídico en el que se ampara la utilización de medios tecnológicos para la imposición de multas, el cual deviene a partir de la competencia delegada por parte del Ministerio de Gobernación a la Municipalidad de Guatemala.

Es entonces de vital importancia acotar que la primer diferencia que existe en cuanto al proceso de imposición de multas de tránsito a través de la utilización de medios electrónicos entre Guatemala y los países de Perú, México y Argentina, es con respecto a que en el primer país la utilización de medios tecnológicos para la imposición de multas, no se encuentra regulada en la norma jurídica de carácter ordinaria, por lo que únicamente esta utilización se encuentra amparada en las disposiciones emitidas a través del Acuerdo COM-21-2021 del Concejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, por lo que únicamente como ya se mencionó anteriormente, es aplicable para esa jurisdicción.

En comparación al ordenamiento jurídico mexicano, la utilización de estos medios tecnológicos para la imposición de multas se encuentra regulado en una norma jurídica emitida por el órgano competente, en la que se autoriza la instalación y puesta en marcha de medios que tengan por objeto coadyuvar a la detección de infracciones. En el caso de Perú la utilización de medios tecnológicos para la imposición de multas se regula en el denominado Decreto Supremo No. 016-2009 MTC, cuya implementación se dio en el año 2009, lo cual tuvo como efecto

importantes modificaciones en las disposiciones establecidas en el Reglamento de la Ley de Transportes y Tránsito Terrestre. En el caso de Argentina esta implementación tecnológica se da mediante una norma jurídica especial que crea al ente encargado de dicha situación.

En cuanto al procedimiento de imposición de multas de tránsito a través de medios tecnológicos, existe una diferenciación en relación a que en Guatemala no existe normativa legal donde se establezca el procedimiento a seguir para la imposición de multas, a través de medios electrónicos, incluso no existe regulación respecto a la forma en que se le notifica al presunto infractor la imputación de una multa, sino que este en muchas ocasiones se entera de las mismas hasta el momento en que realiza una gestión administrativa ante entidades con relación a la administración de tránsito o la Superintendencia de Administración Tributaria. Caso contrario a los países en comparación donde los procedimientos a llevar a cabo se encuentran íntimamente arraigados a las innovaciones tecnológicas.

Dentro de estas especificaciones que poseen los procedimientos establecidos como legítimos en los países de Perú, México y Argentina para el uso y aplicación de medios tecnológicos para la detección y posterior sanción de las infracciones, es importante acotar que se encuentra lo relativo en primer lugar a los requisitos que se deben de cumplir para la puesta en marcha del proyecto de colocación y uso de

estos aparatos digitales, de igual forma en el caso de Argentina, se crea una entidad especializada y con facultad única en cuanto al proceso de adaptación de la población a los mismos. Posterior a ellos es importante recalcar lo relativo a la existencia de un registro, el cual es similar en los países en comparación, con el objeto de realizar las notificaciones, no siendo posible hacerlo en el momento en que se cometa la infracción.

De los aspectos a destacar como diferencias es el modo de notificar, en Guatemala no existe una modalidad de notificación establecida para este tipo de detecciones, sin embargo, en los países en mención se denota el avance tecnológico al destacar como medio de notificación el correo electrónico, no dejando de un lado en el caso de México las limitaciones económicas y sociales, estableciendo de manera paralela que cuando la notificación no pueda realizarse por medio electrónico se llevará a cabo por el medio tradicional. Igual situación yace al momento de las comparecencias las cuales en el caso de los demás ordenamientos jurídico en mención se hacen de manera tradicional, es decir se presenten de manera personal ante la autoridad competente, en el caso de México marca una diferencia bastante llamativa en cuanto a que existe la posibilidad de una comparecencia virtual.

Como parte de las diferencias es importante de igual manera remarcar con especial atención, con respecto a la practica en Guatemala y los países de Perú, México y Argentina, es que en Guatemala no se tiene

conocimiento de cuales, cuantas y donde están ubicadas las videocámaras instaladas para la detección de infracciones, a diferencia de lo establecido en el contenido del ordenamiento jurídico de los países de Perú, México y Argentina donde la norma jurídica específica establece de manera expresa como una obligación de la autoridad competente y como un requisito previo a la autorización, el que sean demarcados y señalizados los tramos en donde estarán colocados los distintos medios tecnológicos utilizados para la detección de infracciones.

Similitudes

Dentro de las similitudes, que son factibles resaltar de conformidad con lo analizado y comparado, se encuentra que la aplicabilidad y razón de instauración, es en virtud de lograr un mejor control acerca de la obediencia de los conductores y propietarios de vehículos en cuanto a las normas legales, las cuales son creadas para una correcta circulación y coordinación de la vía pública. Este control, responde a la necesidad de reducir los accidentes ocasionados por personas que aun sabiendo que hay acciones tipificadas como infracciones, las llevan a cabo poniendo en peligro no solo su vida o su integridad física sino también la de otras personas e incluso el patrimonio privado y público.

Es una similitud de carácter integral de acuerdo a la sincronización realizada dentro de esta investigación de carácter comparativo, la cual ha sido corroborada en los cuatro ordenamientos jurídicos que se encuentran bajo observación y estudio, el que se utilicen videocámaras con el objeto principal de inspeccionar desde un mando de control centralizado, los actos que son llevados a cabo en las distintas calles y avenidas que en su momento pueden llegar a constituir una infracción a la normativa de tránsito, por lo que estas videocámaras pueden reflejar la imagen del momento justo de la infracción si como el captar el número de placa de los vehículos, para la posterior investigación del responsable. La Ley de Acceso a la Información Pública, Decreto 57-2008 del Congreso de la República, establece que:

La presente ley es de orden público, de interés nacional y utilidad social; establece las normas y los procedimientos para garantizar a toda persona, natural o jurídica, el acceso a la información o actos de la administración pública que se encuentre en los archivos, fichas, registros, base, banco o cualquier otra forma de almacenamiento de datos que se encuentren en los organismos del Estado, municipalidades, instituciones autónomas y descentralizadas y las entidades privadas que perciban, inviertan o administren fondos públicos, incluyendo fideicomisos constituidos con fondos públicos, obras o servicios públicos sujetos a concesión o administración (artículo 2).

De acuerdo a lo instaurado se puede concluir que todo registro, ya sean videos, fotografías, informes creados por un medio tecnológico que se utilice, para velar por el cumplimiento a las leyes en la materia, pueden ser consultados, lo cual vinculado al artículo 15 de la mencionada ley, faculta a toda persona para obtener copias de los mismos y utilizar de

forma adecuada, pudiendo dicha información ser utilizada como prueba de descargo para impugnar una multa impuesta; situación parecida a la de México, puesto que también se permite el acceso a lo captado por las videocámaras de seguridad y pueden llegar a ser proporcionado al propietario o conductor del vehículo implicado a través de una solicitud y con el único objeto de ser utilizados estos como medio de prueba para la defensa dentro del proceso administrativo de sanción.

Sanciones de tránsito determinadas por medios tecnológicos

En Guatemala, la introducción en cuanto a la utilización de medios tecnológicos para la sanción de infracciones, se da a través de lo estipulado por el Acuerdo Municipal 21-2021, mismo que únicamente es aplicable en la Ciudad de Guatemala, el cual al tener competencia y aplicabilidad en una sola jurisdicción no representa en ningún momento un cuerpo legal que pueda aplicarse en toda la extensión de la república guatemalteca o que posea la característica de generalidad. Sin embargo, constituye en el país, el primer antecedente histórico de regulación legal en cuanto a la incorporación de los avances tecnológicos aplicados con el objeto de tener un mejor control en cuanto a la utilización de las distintas calles y avenidas públicas, velando porque lo estipulado en la normativa se respete, caso contrario, aun cuando no exista presencia física, pueda documentarse la falta para su posterior sanción.

Aunado a lo anterior, la creciente expansión tecnológica en el diario vivir de la humanidad, conllevan a la sustentante de la investigación a visualizar que aunque en la actualidad, si bien es cierto en Guatemala solo existe un acuerdo municipal para la instauración de medios tecnológicos en la vía pública, el cual únicamente aplica para la ciudad de Guatemala, en un corto plazo, la necesidad de tener un control más efectivo de tráfico y del desplazamiento en la vía pública de los automóviles conllevarán a las autoridades de otros municipios a la instalación y utilización de medios tecnológicos. Lo anterior representa un avance en la aplicabilidad de la tecnología en Guatemala, haciendo de este un aspecto positivo, que conlleva a un mejor y ordenado desarrollo de las ciudades.

En Guatemala, no existe una normativa jurídica de carácter general, únicamente un acuerdo municipal que tiene eficacia y aplicación en el área metropolitana del municipio de Guatemala departamento de Guatemala, puesto que no es de aplicación en toda la República, identificado como Acuerdo Municipal COM 21-2021, cuyo contenido únicamente estipula que se autoriza a la autoridad competente, la utilización de medios tecnológicos para la captación y sanción de todas aquellas acciones producidas en la vía pública, que sean constitutivas de infracciones y por ende tengan como consecuencia una sanción. Sin embargo, para que la utilización de los medios tecnológicos en todo el país sea considerada como legítima, deberá de existir por parte del

Congreso de la República de Guatemala, una normativa ordinaria de aplicación general.

Propuesta normativa

En consideración a lo relativo que representa la exposición del tema que se ha venido desarrollando, a partir de concepciones doctrinarias y legales; tanto en el ámbito nacional como internacional, es importante finalizar con la investigación desarrollada, otorgando a partir de un análisis personal llevado a cabo por la sustentante del artículo especializado, bajo criterios fundamentados, una propuesta de lo que debería de ser el proceso para la sanción de tránsito a través de medios tecnológicos. Tomando en consideración de igual manera que es una facultad y una obligación de aquellos órganos con iniciativa de ley, proponer la creación de una norma jurídica ordinaria especial o la modificación de la Ley respectiva.

Lo anterior, con el objeto de que se adhiera al ordenamiento jurídico guatemalteco, lo relativo a los medios tecnológicos en la materia y todo aquello que gire en concordancia al tema, para que las autoridades de cualquier jurisdicción municipal, puedan adoptar la regulación en este sentido y proceder a implementar la tecnología en el control de tránsito, sin llegar a padecer problemas innecesarios, a consecuencia de la existencia de lagunas legales que hay en este sentido o a la comisión de

arbitrariedades para el funcionamiento de los mismos, creando una disputa entre la administración pública del lugar y los administrados, quienes en su momento se podrán plantear una serie de interrogantes acerca de la legalidad de los mismos.

En lo que atañe, como fin principal de la investigación se presenta como una propuesta de procedimiento de sanción a través de medios tecnológicos, las directrices a tomar en cuenta para el efecto. Primero, se debe de crear un registro unificado de todas aquellas personas a las que el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, autoriza en bases a conocimientos teóricos y prácticos la licencia de conducción. Dicho registro se encuentra caracterizado por condensar una serie de datos concernientes a la identificación de los conductores, la individualización de los vehículos automotores. El mismo deberá ser actualizado en las ocasiones en que las personas conduzcan un automóvil con diferente registro.

Lo anteriormente descrito, con el objeto de que en los casos en que se interponga una sanción, se pueda individualizar al conductor infractor, únicamente con el número de identificación vehicular, sobre este registro es importante acotar que aun cuando la Superintendencia de Administración Tributaria, posee una base de datos de los vehículos que circulan en Guatemala, dicha información no conlleva cuestiones tales como el correo electrónico, el número de teléfono u otros datos que

serían de vital importancia para la utilización del registro de vehículos para lo relativo a la imposición de multas por medio de aparatos electrónicos, por lo cual se considera que el mismo debe de ser potencializado.

Segundo, las notificaciones dentro de este renovado proceso de imposición de multas deben de realizarse en la dirección electrónica o física, cuya consignación consta en el registro mencionado en el párrafo anterior. Esta notificación debe de contener tal como lo refiere en la actualidad la Ley de Tránsito, los datos del vehículo automotor, los datos personales del conductor, la identificación del oficial quien impone la multa y la especificación del artículo en que se encuadra como falta la acción meritoria de ser sancionada. En virtud de lo anterior a este acto procesal, se debe de emplazar al infractor, por el término de tres días a que comparezca ante el Juez de Asuntos Municipales de Tránsito para que se le pueda informar con detalle el procedimiento a seguir.

Es importante acotar que al momento en que se lleva a cabo la notificación, le sean entregados al infractor el material extraído de los medios tecnológicos a través de los cuales se estableció la comisión de la infracción que da origen al proceso en cuestión. Lo cual conlleva a un respaldo utilizado por medio de la autoridad administrativa y un medio de prueba, que puede ser utilizado en el momento oportuno por el presunto infractor. En virtud de lo anterior, este presunto infractor, debe

de presentarse ya sea con el objeto de allanarse y aceptar los hechos, teniendo como consecuencia el hacer efectivo el pago de la multa y con ello finalizar el proceso llevado a cabo para la imposición de una sanción.

Sin embargo, en los casos en que el presunto infractor considera que puede ser rebatido el proceso de sanción, por tener argumentos suficientes para desvirtuar la versión del agente, aun así teniendo en su poder los medios de prueba, el infractor puede hacer uso de su derecho de defensa y utilizar los mismos para la descarga de la prueba, lo cual entrará a ser valorado por el Juez de Asuntos de Tránsito competente, quien decidirá en base a los argumentos planteados por las partes en conflicto y lo que pueda extraerse de la información recabada a partir de la aplicación de los medios tecnológicos utilizados en la materia, ante lo cual determinara la procedencia de la sanción.

Conclusiones

El primer objetivo específico que consiste en examinar el procedimiento administrativo de detección y sanción de infracciones utilizado en la actualidad en Guatemala, al realizar el presente trabajo de investigación se concluye que el procedimiento administrativo de detección y sanción de infracciones utilizado en la actualidad en Guatemala, es un proceso de índole tradicional por medio del cual, el agente perteneciente a la entidad competente en materia de tránsito, sanciona a los conductores que se encuentran dentro de la vía pública en virtud de haber cometido uno o más actos que vulneran la ley de la materia, llevando a cabo el procedimiento establecido en el ordenamiento jurídico vigente, consistente en la entrega de la boleta de multa al infractor. En los casos en que el conductor no estuviera presente o que se negara a recibirla, estipula la ley que esta debe de ser dejada en un lugar visible y seguro.

Con relación al segundo objetivo específico que consiste en conocer la regulación legal del procedimiento de detección y sanción de infracciones a través de dispositivos tecnológicos en los países de Perú, México y Argentina, se concluye que, los mismos son procesos administrativos evolucionados, en los que las autoridades administrativas han dado cabida tanto en la práctica como en la ley al ingreso de los dispositivos electrónicos con el objeto de tener un mejor control del tránsito. Los procesos de sanción en estos países se

encuentran debidamente legitimados en la ley, previo a lo cual se tomaron acciones tendientes a la creación de un registro electrónico de vehículos, propietarios y conductores, se capacitó personal para el efecto, se instruyó a los agentes en virtud de la aplicabilidad de los dispositivos electrónicos y se establecieron las formas de notificación y comparecencia.

Con relación al objetivo general que se refiere a comparar el procedimiento utilizado para la detección y sanción de infracciones por dispositivos electrónicos en el derecho comparado para establecer como podría regularse en Guatemala, se concluye que la adopción de las autoridades, en cuanto a los dispositivos electrónicos en el derecho comparado, ha conllevado a una serie de acciones tanto en el ámbito legislativo como administrativo, para cumplir con los requerimientos máximos para la instauración de los mismos con el objeto de no crear controversia entre la población, en virtud de ellos en Guatemala, deben de llevarse a cabo los estudios correspondientes para la instalación de los medios tecnológicos en la vía pública, la creación del registro unificado de conductores y propietarios, la demarcación de zonas donde estos se encuentran ubicados, el establecimiento de las formas de notificación y comparecencia. De igual forma debe de establecerse lo relativo al acceso al material emanado de los dispositivos tecnológicos por parte de la autoridad competente y del presunto infractor.

Referencias

Arana, J. (2015). *Manual de derecho administrativo*. México: Ediciones Porrúa S.A.

Calderón, H. (2017). *Derecho administrativo I*. Guatemala: Editorial Llerena.

Castillo, J. (2010). *Derecho administrativo* . Guatemala: Instituto Nacional de Administración Pública.

García, P. (2016). *Policia Municipal de Tránsito y su relevancia jurídica*. Guatemala: Impresos Ilda.

Narváez, G. (2015). *Comorbilidad entre el síndrome depresivo y la ingestión desmedida de alcohol*. México: Edamex.

Ramos, G. (2019). *La tecnología aplicada al derecho* . México: Estambre, S.A.

Legislación Nacional

Asamblea Nacional Constituyente. (1985). Constitución Política de la República de Guatemala.

Congreso de la República de Guatemala. (1996). Ley de Tránsito.
Decreto Número 132-96.

Congreso de la República de Guatemala. (1996). Ley lo Contencioso
Administrativo. *Decreto Número 119-96.*

Congreso de la República de Guatemala. (2002). Código Municipal.
Decreto 12-2002.

Congreso de la República de Guatemala. (2014). Ley Preventiva de
Hechos Colectivos de Tránsito. *Decreto número 15-2014.*

Congreso de la República de Guatemala. (2014). Ley para la Circulación
por Carreteras Libre de Cualquier tipo de Obstáculos. *Decreto
número 8-2014.*

Congreso de la República de Guatemala. (2016). Ley para el
fortalecimiento de la seguridad vial. *Decreto Número 45-2016.*

Consejo Municipal de la Ciudad de Guatemala. (2021). Acuerdo COM
21-2021.

Presidente de la República de Guatemala. (2002). Reglamento de la Ley
de General de Descentralización. *Acuerdo Gubernativo 312-2002.*

Presidente de la República de Guatemala. (1998). Reglamento de Tránsito. *Acuerdo Gubernativo 273-98*.

Legislación Internacional

Asamblea Nacional de los Estados Unidos Mexicanos. (2003). Código Nacional de Tránsito. *Ley Número 768*.

Congreso de la República de Argentina. (2010). Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. *Ley Número 71-2010*.

Congreso de la República de Perú. (1999). Ley de Transporte y Tránsito Terrestre. *Ley Número 27181*.

Ministerio de Tránsito Nacional de Perú. (2000). Reglamento de la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). Instructivo para la Detección de Infracciones al Tránsito detectadas por Medios Electrónicos. *Instructivo número 001-2020*.

Presidente de la República de Perú. (2009). Decreto Supremo número 016-2009-MTC.

Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. (2008). Ley Nacional de Tránsito. *Ley Número 24.449*.